OPŁATĘ POCZTOWĄ UISZCZONO RYCZAŁTEM

BIULETYN

IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

WYCHODZI 3 RAZY W MIESIĄCU

BULLETIN	BULLETIN	MITTEILUNGEN
of the Chamber of Industry and Commerce **at Gdynia**	de la Chambre d'Industrie et de Commerce **de Gdynia**	der Industrie und Handelskammer **in Gdynia**

GDYNIA, dnia 15 stycznia 1935 R.

ROK IV NR. 1-2

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 15 stycznia 1935 r. | NR. 1/2

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

OD WYDAWNICTWA.

Biuletyn Informacyjny Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni zakończył trzeci rok swego istnienia. Z załączonego do niniejszego numeru spisu głównych artykułów, jakie w ciągu ubiegłego roku w nim się ukazały, czytelnicy nasi będą mogli uprzytomnić sobie dorobek naszego pisma. Biuletyn Informacyjny w roku ostatnim przestał już być wydawnictwem czysto informacyjnem i coraz bardziej zaczął nabierać charakteru pisma gospodarczego, zresztą jedynego na Pomorzu, uwzględniającego przedewszystkiem zagadnienia polityki morskiej i stosunków handlowych z krajami zamorskiemi. Biuletyn dążył do przystosowania swej treści do potrzeb życia gospodarczego Polski i tych sfer handlowych i przemysłowych, które swe wysiłki poświęcają przedewszystkiem realizacji haseł ekspansji handlu polskiego drogą morską.

W rozpoczynającym się czwartym roku wydawnictwa pismo nasze, idąc w dalszym ciągu w tym samym kierunku, skreśliło w swym tytule słowo Informacyjny, a to w celu uzgodnienia swej nazwy z treścią. Zmuszeni zostaliśmy również, w ścisłej zależności od rozszerzonych ram wydawnictwa i dla umożliwienia mu dalszego rozwoju przez rozszerzanie zakresu pracy i udoskonalanie treści, podnieść koszty prenumeraty do 4 zł 50 gr kwartalnie w kraju i 7 zł 50 gr zagranicą, gdyż dotychczasowa prenumerata nie pokrywała nawet kosztów druku i przesyłki. Uwzględniając fakt, że pismo nasze ukazuje się 3 razy w miesiącu, pozostajemy, nie zważając na tę podwyżkę, jednem z najtańszych pism gospodarczych w Polsce.

Na zakończenie uważamy za swój obowiązek złożyć czytelnikom naszym oraz osobom i firmom, które darzyły nas dotąd swem poparciem i sympatją szczere podziękowanie i najlepsze życzenia w Nowym Roku.

Prace Pomorskiego Samorządu Gospodarczego w r. 1934

Rok gospodarczy 1934 w okręgu Izby Gdyńskiej był dalszym etapem zmagań i próby sił w dobie panującego kryzysu światowego.

Jasnem jest, że im bardziej skomplikowane są stosunki gospodarcze, im więcej posuniętą jest konieczność interwencjonizmu państwowego w życiu zarobkującej jednostki, tem znaczniejszemi pracami obarczony jest samorząd gospodarczy, który z mocy ustawy powołany jest z jednej strony do ochrony interesów przemysłu i handlu, z drugiej zaś strony do uzgadniania postulatów, zamierzeń i wysiłków bądź to indywidualnych, bądź zbiorowych przedstawicieli sfer przemysłowo-handlowych z zasadami i interesami polityki gospodarczej państwa.

Muszę na wstępie podkreślić, że w tej żmudnej pracy naszego samorządu gospodarczego jedynym jasnym promieniem była działalność nad rozwojem naszego portu w Gdyni, która dzięki specjalnej opiece Państwa i Rządu Rzeczypospolitej dawała widoczne dodatnie rezultaty, robiąc z Gdyni

oazę świetlaną w puszczy panującego kryzysu.

Podejmując się przeglądu prac, dokonanych przez Izbę Przemysłowo - Handlową w Gdyni na różnych odcinkach życia gospodarczego, podkreślić pragnę ważniejsze w odniesieniu do całokształtu tych zagadnień.

W dziedzinie podatkowej Izba nasza zbierała i przedkładała opinje sfer gospodarczych, dotyczące projektów rozporządzenia wykonawczego do ordynacji podatkowej. W tej sprawie poparliśmy słuszny postulat reprezentowanych przez nas sfer o wstrzymanie rygorów przy stosowaniu przepisów artykułu 54, co do obowiązku hurtownika ujawniania w jego księgach handlowych nazwisk i miejsca zamieszkania odbiorców towaru. Przepis ten trafiałby hurtowników gdyńskich, którzy tutaj stworzyli centrale handlowe dla artykułów, drogą morską nabywanych, i którzy w ten sposób nolens volens przenieśliby swe siedziby do Gdańska, gdzie tego rodzaju przepisy nie obowiązują; dalej odnośnie do nowych ustaw podatkowych, jak podatek od kwasu węglowego, cukru skrobiowego, krochmalu ryżowego, akcyzy od margaryny i t. p. W sprawie zryczałtowania podatku obrotowego dla drobnych płatników Izba oświadczyła się za utrzymaniem ryczałtu jeszcze w roku 1935, z tem, że podstawy wymiarów z lat ubiegłych powinny być obniżone w proporcjonalnym stosunku do obecnego spadku cen i obrotów. Wypowiedzieliśmy się również za jaknajszerszem, obejmującem wszystkie branże, scaleniem podatku obrotowego, żądając scalenia w pierwszym rzędzie w branży kolonjalnej. Przedmiotem prac Izby były dalej zagadnienia, jak zmiana systemu świadectw przemysłowych, w szczególności o ile chodzi o zróżniczkowanie II i III kategorji handlowej i niektórych kategoryj przemysłowych. Ponieważ prace nad tym problemem są w toku, podjęte zostały starania, aby moc obowiązująca wszystkich dotychczasowych okólników, odnoszących się do ulgowego wykupna świadectw przemysłowych, przedłużona została na rok 1935 z modyfikacją, że należy rozszerzyć system automatycznych ulg bez konieczności składania podań indywidualnych. Poza innemi sprawami, które nasunęły się w związku z wejściem w życie z dniem 1 lipca ubiegłego roku kodeksu handlowego, oraz poza opinjowaniem spraw w odniesieniu do ustalenia pojęcia „partji“ w zrozumieniu ustawy o państwowym podatku przemysłowym, dalej poza sprawą nowelizacji ustawy stemplowej przy zastosowaniu jej do tranzakcyj i czynności w obrotach portowych, wreszcie poza innemi pracami w dziedzinie skarbowej Izba przedłożyła Pomorskiej Izbie Skarbowej wykaz procentów średniej dochodowości dla przedsiębiorstw handlowych i przemysłowych w roku 1933 do wymiaru państwowego podatku dochodowego w roku podatkowym 1934 dla firm, nie prowadzących prawidłowych ksiąg handlowych.

W zakresie spraw socjalnych rok ubiegły stał pod znakiem działania nowej ustawy ubezpieczeniowej. Izba nasza wspólnie z bratniemi instytucjami podjęła jaknajintensywniejsze prace w kierunku reformy obowiązującego systemu ubezpieczeń społecznych, w szczególności wydatnego zredukowania tak opłat jak i świadczeń.

Co się tyczy spraw prawno - administracyjnych, to z ważniejszych prac izbowych podnieść muszę stanowisko nasze pozytywne w odniesieniu do rozciągnięcia mocy obowiązującej polskiego ustawodawstwa o sądach pracy na obszar ziem zachodnich, to jest przekształcenia istniejących na tym terenie sądów przemysłowych i kupieckich na sądy pracy.

Wniosek nasz o powołanie do życia przy Sądzie Okręg. w Gdyni — Wydziału Handl. — został przez Pana Ministra Sprawiedliwości akceptowany, która to instytucja niewątpliwie przyczyni się do usprawnienia wymiarów sprawiedliwości w portowo - morskich sprawach handlowych. Wskutek ukończenia kadencji sędziów handlowych przy Sądzie Okręgowym w Toruniu, przedstawiliśmy Prezesowi Sądu Apelacyjnego w Poznaniu nową listę kandydatów.

Z Władzami kolejowemi współpracowaliśmy przy ustaleniu rozkładu jazdy na okres 1935/36, przedkładając P. K. P. w Toruniu postulaty sfer gospodarczych naszego okręgu, również przedłożyliśmy nasze dezyderaty Związkowi Izb do uwzględnienia przy sposobności opracowania memorjału w sprawie rewizji taryf kolejowych. Pozatem przedstawiliśmy Ministerstwu Komunikacji wnioski o cofnięcie 25% dopłaty za przewóz ryb wędzonych w ładunkach drobnicowych w wagonach lodowniach pociągami osobowemi; o obniżenie taryf na przewóz skór surowych i garbowanych; o włączenie stacji Tczew do wykazu stacji, przy której znajdują się czynne tartaki; o obniżenie taryfy na przewóz szczap drzewnych z Wileńszczyzny do Gdyni i miejscowości nadmorskich, gdzie znajdują się wędzarnie.

Uzyskaliśmy pozataryfową ulgę na przewóz pługów ze stacji Grudziądz do portów polskich oraz zniesienie dopłaty za przewóz pasków drzewnych do form hutniczych w wagonach krytych.

Działalność Izby w zakresie służby popierania eksportu obejmowała przedewszystkiem podejmowanie inicjatywy, oraz pomoc i współdziałanie przy realizacji zamierzeń eksportowych firm w okręgu Izby. Podając szczegółowo kalkulację produkcji eksportowej uzyskała Izba dla niektórych firm premje wywozowe, udzielone eksportowi pianin, kompletów skrzynkowych i t. p. W dziale informacyjnym tego referatu udzielić mogliśmy

zainteresowanym firmom szeregu wiadomości i uwag co do organizacji zakupu towarów importowanych przez amerykańskie domy towarowe.

Co się tyczy eksportu artykułów hodowlanych, to troską Izby było ułatwianie dokonywania eksportu masła, ziemniaków i innych artykułów produkcji rolnej, oraz artykułów produkcji rzemieślniczej, w której to akcji współpracowaliśmy intensywnie z zainteresowanemi organizacjami gospodarczemi.

Równolegle ze znacznym wzrostem obrotów towarowych w porcie gdyńskim, zwłaszcza w imporcie, powstał w Gdyni cały szereg poważnych firm importujących artykuły jak: śledzie, skóry, garbniki, towary kolonjalne, owoce południowe i t. p. Na tym odcinku pracy musieliśmy wywalczać dla tych przedsiębiorstw cały szereg udogodnień tak w zakresie reglamentacyjnym, kompensacyjnym i celnym, jak też działać w kierunku usprawnienia nowego aparatu handlowego przy dystrybucji towarów w kraju. Współdziałaliśmy przy stworzeniu podstaw do rozwoju przemysłu handlowego w porcie gdyńskim, jak dojrzewalnie bananów, zakłady odświeżania i czyszczenia śliwek i innych owoców suszonych, importowanych drogą morską, oraz przy tworzeniu i funkcjonowaniu aukcji na owoce i warzywa, które to instytucje, koncesjonowane przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu, znajdują się pod bezpośrednim nadzorem i kontrolą Izby.

Na odcinku celnym Izba Gdyńska niemal w codziennej swej pracy musi notować i ustosunkowywać się do wszelkich sygnalizowanych jej przez zainteresowane sfery niedomagań w odniesieniu do funkcjonowania aparatu celno - morskiego. W tej dziedzinie, trafiając na zupełne zrozumienie czynnika urzędowego, zdołaliśmy wspólnie z organizacjami gospodarczemi w porcie przeprowadzić cały szereg zarządzeń, które w dużej mierze przyczyniły się do usprawnienia tego niełatwego problemu. Izba wzięła żywy udział w pracach nad uzgodnieniem opinji sfer gospodarczych co do projektu rozporządzenia Ministra Skarbu o przepisach wykonawczych do nowego prawa celnego. Przedłożyliśmy również opinje co do projektu instrukcji celno - morskiej oraz w odniesieniu do projektu regulaminu dla portowych składów celnych, dostosowanego do nowego prawa celnego.

Izba współdziała w organizacjach turystycznych w Gdyni i na wybrzeżu morskiem: wnioski jej znajdują posłuch na terenie kompetentnych władz administracji państwowej.

Jedną z najbardziej realnych i ważnych prac naszego samorządu gospodarczego była akcja, mająca na celu unormowanie wymiany towarowej między Polską a Wolnem Miastem Gdańskiem.

Sytuacja jaka wytworzyła się w Gdańsku po wprowadzeniu reżimu hitlerowskiego, gdzie upaństwowiono handel artykułami spożywczemi, zamknęła producentowi i handlowi pomorskiemu możliwości zbytu swego towaru na rynku gdańskim w wolnym obrocie, uzależniając go od złej lub dobrej woli upaństwowionych gdańskich organizacyj handlowych. W ten sposób utarte drogi handlu pomorskiego, zwłaszcza okolicznych 5 kaszubskich powiatów, zostały podważone, a regulowanie tego handlu przeszło jednostronnie nietylko co do doboru towarów, lecz także dostawców na odbiorcę gdańskiego. Izba nasza badając dokładnie szkody, jakie ten stan rzeczy wyrządzał producentowi i handlowi pomorskiemu mogła przedstawić rządowi bogaty materjał, który zużytkowany został przy zawarciu polsko - gdańskiej umowy gospodarczej. W odnośnych rokowaniach uczestniczyła Izba przez swoich delegatów, gdzie ustalono przedewszystkiem obowiązek Wolnego Miasta do odbierania od dostawców polskich zafiksowanych kontyngentów na poszczególne artykuły pochodzenia polskiego. Ustalona została dalej zasada, iż rozdział tych kontyngentów należał będzie wyłącznie do strony polskiej. Wreszcie zgodzono się, aby po zawarciu umowy zasadniczej przystąpiono do zawarcia umów branżowych. Układ gospodarczy polsko-gdański zawarty został w dniu 6 sierpnia ubiegłego roku i wszedł w życie w dniu 10 września ubiegłego roku. Z końcem września ub. r. nastąpiło ostateczne sfinalizowanie umów branżowych, które to umowy zawarł w odniesieniu do trzody chlewnej, bydła, drobiu, mięsa, przetworów mięsnych i jaj, Polski Związek Bekonowy w Warszawie ze strony polskiej; w odniesieniu do mleka i masła, Związek Gospodarczy Spółdzielni w Poznaniu i Związek Eksporterów Masła w Toruniu; w odniesieniu do ziemniaków, Związek Eksporterów Ziemniaków w Toruniu, wreszcie w odniesieniu do ryb i przetworów rybnych Zjednoczenie Rybaków Polskich, Spółdzielnia w Gdyni. W odniesieniu do dostawy paszy przydział odnośnych kontyngentów dokonywany jest bezpośrednio przez komisję rozdzielczą na podstawie wniosków Izby Przemysłowo-Handlowej.

Dla podziału kontyngentów wszystkich nazwanych, powołana została rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrem Rolnictwa komisja rozdzielcza z siedzibą w Toruniu. Komisja rozdzielcza składa się z przewodniczącego p. Dr. Esden Tempskiego z 2 przedstawicieli rolnictwa, delegowanych przez Pomorską Izbę Rolniczą, oraz 2 przedstawicieli handlu, delegowanych przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni. Przewodniczący oraz członkowie komisji mianowani są przez Pana Ministra Przemysłu i Handlu, który przepisał komisji regulamin oraz zatwierdził wyso-

kość opłat, pobieranych przez komisję za wydawanie zaświadczeń wywozowych. Poza powyższymi członkami komisji biorą udział w posiedzeniach reprezentanci Ministerstw Przemysłu i Handlu i Rolnictwa, oraz delegat Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego. Komisja zbiera się co miesiąc, rozpatruje podania firm o zezwolenie na wywóz do Gdańska i dokonuje miesięcznych przydziałów umownych kontyngentów. Ponieważ w pierwszym rzędzie ze względów naturalnych do zaopatrywania rynku gdańskiego powołane jest 5 powiatów kaszubskich, słusznem jest uprzywilejowanie tych powiatów w stosunku do innych powiatów okręgu Izby Gdyńskiej. Taką też politykę komisja rozdzielcza dotychczas prowadziła. Po dokonanym rozdziale zainteresowane wyżej nazwane związki, kontrahenci zajmują się technicznem kierowaniem dostaw.

Poza komisją rozdzielczą ustanowiona została komisja mieszana do załatwienia sporów, wynikłych z przeprowadzenia umowy gospodarczej. Przewodniczącym tej komisji jest Dr. Esden Tempski, zaś członkami jej są Prezesi Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni i Rolniczej w Toruniu. Ponownie stwierdzić muszę, że umowa powyższa dzięki słusznemu żądaniu, wysuniętemu przez p. Wojewodę Pomorskiego, przyniosła gospodarstwu pomorskiemu wiele korzyści, ożywiając tutejszy handel i rolnictwo.

Przechodząc z kolei do spraw portowo-morskich, muszę na wstępie zaznaczyć, że w miarę rozwoju portu w Gdyni z tą samą intensywnością wzmogły się prace naszej Izby, prace nowe o podkładzie także ideowym, do których załatwiania samorząd nasz z całym entuzjazmem podchodzi, nie szczędząc trudu i kosztów, aby wszelkie zagadnienia, które życie codzienne na tym odcinku podsuwa, nietylko załatwiać doraźnie według najlepszej wiedzy i woli, lecz ujmować je głęboko i programowo, by w ten sposób stworzyć silne podwaliny dla pracy przyszłych pokoleń. Pozwolę sobie w tem miejscu na pewną dygresję od założeń tego artykułu, gdyż nie mogę pominąć milczeniem faktu, że nasz samorząd mający siedzibę w jedynym porcie polskim suwerennym, pragnie i musi wyrąbywać dla niego należne stanowisko w orbicie gospodarczej całej Rzeczypospolitej. — Rozumiem, że przystosowywanie się, zwłaszcza handlu, do nowych dróg i możliwości, jakie daje port morski, tak pierwszorzędnie wyposażony jak Gdynia, nie może być dokonane z dnia na dzień, że do tego potrzeba całego szeregu lat, niemniej jednak musimy przy każdej sposobności przeciwstawiać się twierdzeniu, że Gdynia jest tylko morską stacja przeładunkową dla importowanych do Polski i eksportowanych towarów; taka rola Gdyni byłaby stanowczo za małą w stosunku do wysiłku, jaki Skarb Państwa i społeczeństwo poniosło przy jej rozbudowie. — Gdynia winna stać się metropolją handlu zamorskiego Polski, winna nie ewolucyjnie, lecz rewolucyjnie, skoncentrować u siebie przemysł i handel temi towarami i artykułami, które związane są z morzem. Jestem przekonany, że wszelkie ułatwienia, wszelkie poparcie i uprzywilejowanie pionierskiej pracy kupca i przemysłowca w Gdyni, a nawet ofiary, któreby ponieść musiały pewne tradycje handlu polskiego, dadzą w efekcie dla gospodarki narodowej dobre oprocentowanie.

Z dziedziny konkretnych prac na tym odcinku wymienię ważniejsze. I tak:

a) Sprawa unormowania aprowizacji statków, przybywających do Gdyni w ten sposób, aby ten handel shipchandlerski mógł skutecznie konkurować z podobnemi przedsiębiorstwami w portach zagranicznych i tem samem walnie przyczyniać się do popierania naszego eksportu. W tym względzie przedstawiliśmy Ministerstwu szereg wniosków, które obecnie uzgadniane są w łonie zainteresowanych resortów.

b) W związku z rozwiązaniem zagadnienia składowania bawełny w porcie gdyńskim przez wydzierżawienie przez Bank Gospodarstwa Krajowego dwóch magazynów w strefie wolnocłowej i uruchomienie w nich publicznego domu składowego, poczyniła Izba nasza wspólnie z Bratnią Izbą w Łodzi starania, odnoszące się do organizacji arbitrażu bawełny w Gdyni. Wyjaśniliśmy na konferencji z przedstawicielem załadowców amerykańskich p. Lindsay'em (American Cotton Shippers Association) że ze strony Ameryki nie byłoby przeszkód dla utworzenia rzeczonej instytucji w Gdyni; powyższe stanowisko zostało potwierdzone przez mocodawców Lindsay'a. W związku z tem Izba przy współpracy Izby Łódzkiej względnie przedstawicieli przędzalników łódzkich, opracowała statut zrzeszenia interesantów handlu bawełną w Gdyni. Obecnie rozważane są normy i uzanse gdyńskie, stosować się mające przy transakcjach i kontraktach handlu bawełną. W związku z powyższem, Izba w uznaniu konieczności szkolenia sił polskich w klasyfikatorstwie bawełny wysłała do Le Havru dwóch praktykantów, których pobyt i studja subwencjonuje w równej mierze Ministerstwo Przemysłu i Handlu, Izba i Bank Gospodarstwa Krajowego. Izba Łódzka ma zamiar wysłać jeszcze jednego praktykanta. Kontrolę i nadzór nad pracą rzeczonych wysłanników sprawować będzie Izba Gdyńska przy uzgodnionej interwencji z Le Havskiej Izby arbitrażu bawełny, tamt. Izby Handlowej i naszego Konsulatu.

c) Izba z Radą Naczelną Związku Przemysłu Garbarskiego przystąpiła do sprawy unormowania handlu i arbitrażu skór na terenie Gdyni. Zaznaczyć należy, że już w roku 1932 międzynarodowy kongres garbarzy i sprzedawców skór w Londynie przyjął Gdynię jako port arbitrażowy dla skór.

d) Dziedzina rzeczoznawstwa portowego wymaga reorganizacji. W tym przedmiocie Izba przeprowadziła w portach zagranicznych studja i jest w posiadaniu cennego materjału do wprowadzenia w życie takich przepisów i regulaminów, któreby port nasz stawiały w równym rzędzie z podobnemi instytucjami w starych doświadczonych portach zagranicznych.

Poza innemi sprawami, których szczegółowo nie wymieniam pozostaje w opracowaniu zarejestrowanie uzansów handlowych w porcie, interpretacja i określenie pewnych terminów i zajęć handlowych morskich.

Sekcja Żeglugowo - Portowa względnie Komisja Izbowa Morska czuwaja nad sprawdziny morsko-portowej.

W końcu wspomnieć muszę o instytucjach i zakładach prowadzonych przez Izbę w szczególności o 4 szkołach handlowych typu średniego w Gdyni, Grudziądzu, Toruniu i Tczewie, oraz o dwóch Liceach Handlowych w Gdyni i Bydgoszczy. Wszystkie powyższe uczelnie izbowe cieszą się najlepszą opinią społeczeństwa, czego dowodem jest wielki napływ zgłoszeń, który w znacznym procencie w obecnym roku szkolnym nie mógł być uwzględniony. W ten sposób egzystencja szkół handlowych zarówno moralnie jak i finansowo jest ugruntowaną, co znajduje uznanie i poparcie przełożonych władz szkolnych.

Międzynarodowe wykłady nauk administracyjnych i gospodarczych zorganizowane zostały w roku 1934 przy intelektualnem i finansowem poparciu Izby.

Izba utrzymuje także dwa Zakłady Badania Masła w Gdyni i Bydgoszczy, które w związku ze wznowieniem eksportu wykazały poważną działalność.

Pozwoliłem sobie naszkicować przegląd ważniejszych prac naszego samorządu gospodarczego gdyńskiego. Poszczególne fragmenty tych prac znajdują uwzględnienie w pojedyńczych numerach naszego czasopisma, które powołane jest do informowania sfer zainteresowanych o wszystkich zjawiskach, poczynaniach i zamierzeniach gospodarczych, w szczególności na odcinku morsko - portowym.

Skromny dorobek naszej pracy przekanoścја załatwiania wszelkich spraw z dziezuje Izba Gdyńska, której kadencja z dniem 31 grudnia ubiegła, nowo wybranej w ubiegłym roku Izbie. Mamy przed sobą nowych 5 lat pracy. Jako Dyrektor tej Izby życzę przyszłej kadencji wiele pozytywnych rezultatów w pracy nad dalszym rozwojem naszej gospodarki narodowej ze szczególnem uwzględnieniem zagadnień morsko-portowych.

Mgr. pr. Henryk Krupski.

Opłaty stemplowe w portach polskiego obszaru celnego

W Dzienniku Ustaw Nr. 29 z r. 1934 została opublikowana Ustawa Sejmowa z dnia 15. III. 1934 r., na podstawie której Minister Skarbu został upoważniony do zwalniania z opłat stemplowych pism, stwierdzających zawarcie lub wykonanie umowy ekspedytorów morskich, maklerów okrętowych, mających swoją siedzibę w portach polskiego obszaru celnego. Pozatem może Minister również zwalniać przedsiębiorstwa, mające swoją siedzibę w portach polskiego obszaru celnego, od obowiązku uiszczania opłat stemplowych na wnioskach do władz i urzędów państwowych.

O wydanie tej ustawy starały się sfery gospodarcze portu od zgórą trzech lat, a założeniem, z jakiego inicjatorzy wychodzili, była konieczność zwolnienia przeładunku w porcie gdyńskim od uciążliwych, fiskalistycznie zróżnicowanych, opłat stemplowych, które stały na przeszkodzie rozwojowi portu gdyńskiego, jako portu przeładunkowego dla najcenniejszych towarów, przechodzących przez port w małych ilościach.

Również handel hurtowy i przemysł w Gdyni był krępowany w rozwoju, ponieważ towar, pośredniczony między krajem a zagranicą przez importera względnie eksportera gdyńskiego, był okładany podwójną opłatą stemplową w porównaniu z towarem, który był pośredniczony przez kupca, osiadłego w porcie zagranicznym.

Ustawa przewiduje możliwość ulg dla przedsiębiorstw, osiadłych w portach polskiego obszaru celnego. W praktyce wchodzi jednak raczej w grę tylko Gdynia, gdyż Gdańsk posiada własne ustawodawstwo skarbowe i odrębną gospodarkę skarbową, w której niema zresztą fiskalistycznie rozbudowanego systemu opłat stemplowych. Jednakowoż korzystają w pewnych wypadkach również tranzakcje gdańskie z dobrodziejstw ustawy.

Przepisy wykonawcze do ustawy, która weszła w życie w marcu ubiegłego roku, zostały wydane dopiero 5 grudnia ubiegłego roku, gdyż tyle czasu upłynęło, nim władze zdołały skomplikowaną dziedzinę przeanalizować i wybrać z niej te opłaty stemplowe, któ-

re istotnie stanowią ciężar niewspółmierny dla przeładunku portowego.

Współdziałający ze sferami skarbowemi reprezentanci sfer gospodarczych w Gdyni, trzymali się ściśle wytycznej, aby nie żądać od Skarbu Państwa ofiar zbędnych, a jedynie uzyskać zwolnienie od tych opłat, których zniesienie jest życiowo usprawiedliwione.

Przy opracowywaniu materjałów dla rozporządzenia wykonawczego istniały dwie drogi. Albo wyliczanie całej litanji pism i dokumentów, wchodzących w grę, albo zupełnie ogólnikowe zredagowanie rozporządzenia.

Jedno i drugie kryło w sobie niebezpieczeństwo kolizji interpretacyjnych i dlatego wybrało Ministerstwo Skarbu słusznie formę ogólnego określenia zwolnień, objaśniając te pozycje, które mogłyby nastręczać wątpliwość w interpretacji.

Jasnem było od samego początku, że skomplikowana dziedzina opłat stemplowych nie pozwoli na zupełnie ścisłe i szczegółowe opisanie i że wynikną na niektórych odcinkach spory interpretacyjne, które wyjaśni drogą autentycznej interpretacji Ministerstwo Skarbu.

Minister Skarbu, wydając rozporządzenie wykonawcze, nie wykorzystał wprawdzie swych uprawnień ustawowych na całej linji, jednak na bardzo znacznym odcinku.

Zwolnieniu podlegają naogół te opłaty, które stanowią czynnik przedrażający przeładunek w porcie gdyńskim, jednakowoż nie wszystkie. Naprzykład bilety pasażerskie na statkach morskich nie korzystają ze zwolnienia z wysokiej, bo 2% ceny biletu wynoszącej opłaty stemplowej. Jest to zagadnienie jeszcze otwarte i decyzja w tej sprawie winna być powzięta na podstawie zbadania analogicznych stosunków w innych państwach. A według posiadanych wiadomości, konkurujące z polskiemi linje żeglugowe innych krajów nie uiszczają opłat stemplowych od biletów na rzecz swych państw.

Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 16. XI. 1934 r. w sprawie ulg w zakresie opłat stemplowych od pism, stwierdzających czynności prawne, związane z portami polskiego obszaru celnego (Dz. U. Nr. 105, poz. 237), stanowiące rozporządzenie wykonawcze do wyżej cytowanej ustawy sejmowej, zwalnia od opłat stemplowych pisma następujące:

1) stwierdzające zawarcie lub wykonanie umowy o świadczenie usług, jeżeli kontrahentem jest przedsiębiorca okrętowy i umowa ma na celu przewóz towarów drogą morską lub zaopatrzenie statku w rzeczy ruchome, potrzebne do utrzymania go w stanie prawidłowym (naprzykład: węgiel, żywność, artykuły techniczne) lub wykonanie robót na statku, albo w bezpośrednim związku z nim (naprzykład: zbudowanie statku, naprawy, załadowanie, wyładowanie, ułożenie towarów, cumowanie, holowanie, ratownictwo, pomiary, ekspertyza co do stanu faktycznego statku lub ładunku), w wypadku pobytu statku polskiego lub zagranicznego w porcie polskiego obszaru celnego lub statku polskiego zagranicą.

Zwolnienie to ma na celu stworzyć konkurencyjność Gdyni jako portu, aprowidującego z jednej strony, z drugiej zaś strony ma spowodować potanienie kosztów pobytu statków w porcie gdyńskim.

W praktyce więc jest zwolniony rachunek lub kwit z odbioru pieniężnego łódzkiej lub białostockiej fabryki, wystawiony za dostarczone derki, prześcieradła, swetry i t. p. Polsko - Brytyjskiemu Towarzystwu Okrętowemu, tak samo jak rachunek rzeźnika, piekarza względnie dostawcy warzyw, wystawiony kapitanowi statku polskiego czy zagranicznego za dostarczony prowiant lub rachunek sprzedawcy węgla za bunkier.

Formalnie ważnem jest tutaj, aby rachunki te były wystawiane na nazwisko przedsiębiorstwa armatorskiego lub kapitana danego statku, a nie na nazwisko maklera lub agenta statku, gdyż kontrahentem musi być przedsiębiorstwo okrętowe.

Odnosi się to również do pism dotyczących ekspertyzy (kontroli), które są wolne od opłat stemplowych pod warunkiem, że są one wystawione armatorowi polskiemu lub zagranicznemu, względnie kapitanowi statku. Polskie przedsiębiorstwa żeglugowe oraz działający w zastępstwie obcych armatorów ich maklerzy i agenci winni dopilnować, aby firmy, dostawiające na statek, korzystały z prawa niestemplowania danych dokumentów, ponieważ niejeden dostawca, szczególnie w głębi kraju, nie jest świadom przysługujących mu ulg.

2) Wolne są wszelkie pisma, w których makler, mający swą siedzibę w granicach polskiego obszaru celnego, obowiązuje się do usług w zakresie swego zawodu, na korzyść przedsiębiorstwa okrętowego lub takie, w których makler zagraniczny obowiązuje się do takichże usług wobec statku polskiego w porcie obcym.

Podlegają więc również zwolnieniu rachunki, które przesyłają osiadłemu w Polsce zarządowi polskiego przedsiębiorstwa okrętowego ich maklerzy w porcie obcym, które to rachunki dotychczas podlegały w Polsce opłacie stemplowej.

3) Zwolnione są od opłat stemplowych pisma, stwierdzające zawarcie lub wykonanie umowy na przewóz morski względnie lądowo - morski przez port polskiego obszaru celnego i to w szerokiem znaczeniu tego słowa, a więc nietylko umowy odnoszącej się do samej ekspedycji i przeładunku, ale i ważenia, liczenia, magazynowania i t. p.

W tem miejscu istnieje pewna luka w rozporządzeniu.

Nie zwalnia się pism, wystawionych przez ekspertów ekspedytorom, gdy tymczasem pisma, dotyczące ekspertyzy w stosunku do armatorów, są, jak to wyżej zaznaczone, wolne od opłaty stemplowej.

Świadectwa ekspertów, wystawiane ekspedytorom powinny z tej samej ulgi korzystać.

4) Wolne są podania, wnoszone do Urzędu Celnego w Gdyni i świadectwa przezeń wydawane oraz podania, wnoszone do Dyr. Ceł i Ministerstwa Skarbu, odnoszące się do postępowania celnego, przeprowadzonego przez urzędy celne w portach polskiego obszaru celnego.

Nie korzystają jednak ze zwolnienia te podania, które nie odnoszą się już do samego postępowania celnego, a więc naprzykład wniosek po dokonanej dawniej odprawie o zaświadczenie Urzędu Celnego w Gdyni o stanie towaru i t. p.

5) Wreszcie są wolne podania do Urzędu Morskiego.

6) Bardzo ważną inowacją, która powinna mieć duże znaczenie dla rozwoju handlu i przemysłu polskiego w Gdyni jest ustalenie opłaty stemplowej w wysokości 10 gr od sztuki zamiast dotychczasowych 2,2‰ ad valorem pierwszej faktury importowej oraz faktury eksportowej, w wypadku, gdy importer, względnie eksporter ma swoją siedzibę w porcie polskiego obszaru celnego. Dotychczas bowiem towar importowany lub eksportowany przez kupca lub przemysłowca w Gdyni, podlegał faktycznie dwukrotnej opłacie, gdy towar, sprzedany do Polski lub na eksport z Polski przez kupca, naprzykład, hamburskiego, podlegał tylko opłacie jednokrotnej.

Ma to wielkie praktyczne znaczenie dla takich przedsiębiorstw jak gdyńscy importerzy śledzi i ryb, owoców, produktów kolonjalnych i t. d.

Dla rozwoju handlu i przemysłu w Gdyni ma ta właśnie część rozporządzenia szczególne znaczenie.

Ponieważ życie w naszym porcie wyprzedza wszelkie dokonane poczynania i stworzone ramy prawne, przeto wyłania się już dzisiaj potrzeba rozszerzenia treści ustawy drogą nowelizacji.

Przedewszystkiem zachodzi konieczność objęcia działaniem ustawy nowej dziedziny przeładunku portowego, jaką jest składownictwo portowe.

Potrzebę tę uznało już Ministerstwo Skarbu i rozszerzenie ustawy na ten odcinek jest już zdecydowane.

Niemniej koniecznem wydaje się rozszerzenie działania ustawy na kolejowe listy przewozowe dla ładunków, przechodzących tranzytem przez Polskę drogą na porty polskiego obszaru celnego.

Walka portów niemieckich i Triestu za pomocą tak zwanych Auslobung i niekorzystne skutki dla portów polskich stąd wynikające, skłonią może Polski Skarb Państwa do zrezygnowania z dochodów fiskalnych z tych ładunków tranzytowych, których utrata na rzecz Hamburga, Bremy czy Triestu przysparza niepomiernie większe straty polskiemu gospodarstwu społecznemu.

I dlatego winien mieć Minister Skarbu ustawowe upoważnienia do zwalniania kolejowych listów przewozowych, dotyczących ładunków tranzytowych, od opłat stemplowych, w wypadkach, gdy uważa to za konieczne.

Jeszcze jedna dziedzina, w której brak opłat stemplowych w konkurujących z Gdynią portach stanowi dla tychże portów przywilej wobec Gdyni, to opłaty stemplowe od kilku tranzakcyj bankowych, które podrażają kredyty towarowe w Gdyni w porównaniu z innemi portami.

To ostatnie zagadnienie wymaga jednak szczegółowego omówienia w artykule specjalnym.

Dr. B. Kasprowicz.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego w 1934 roku

Rok ubiegły w pracy portu gdyńskiego potwierdził i ugruntował stanowisko zajęte przezeń wśród największych portów Europy. Sukcesy ostatnich lat szczególnie począwszy od 1931 r. stwierdzają niezbicie, iż gospodarstwo narodowe pozyskało w porcie gdyńskim jeden z najsprawniej funkcjonujących instrumentów gospodarczych. O ile rok 1933 wysunął Gdynię na czoło największych portów Bałtyku, to rok 1934, zwiększając bardzo poważnie obroty zamorskie, stawia Gdynię, ten najmłodszy port świata, wśród największych portów Europy. Wobec braku dotychczas odnośnych danych o obrotach innych portów trudno dziś orzec, jakie miejsce zajął port gdyński wśród poważniejszych portów Europy. Dotychczasowe tempo wzrostu pozwala jednakże przypuszczać, iż na tle lekko zarysowującej się poprawy pewnych portów Bałtyku, obroty portu gdyńskiego mają już ugruntowaną przewagę.

Osiągając w 1934 r. w obrotach zamorskich 7.191.913 ton, wobec 6.105.866 t. w 1933 roku, oraz w ogólnych obrotach towarowych 7.319.969 ton wobec 6.207.736 t. w 1933 r. — Gdynia wraz z Gdańskiem, którego obroty

stanowić będą prawdopodobnie ok. 6.4 mil. ton, przewyższy 73% ilościowego udziału obu portów polskiego obszaru celnego w ogólnych obrotach handlu zagranicznego Rzeczypospolitej. Biorąc za podstawę najlepszy przed 1933 r. wynik 1931 r. ciekawie przedstawi się pewien spadek ilościowych ogólnych obrotów zamorskich w 1932 r. w stosunku do 1931 r. o — 2%, wzrost w 1933 r. w stosunku do 1932 r. o + 17,5% oraz ostatnio zanotowany **wzrost obrotów 1934 r. do ubiegłego roku o 17.8%.** Rok 1934 zgodnie zresztą z ostatniemi wynikami naszego bilansu handlowego przyniósł w pracy portu gdyńskiego pewne osłabienie tempa wzrostu przywozu na korzyść dość znacznego wzrostu wywozu. O ile import ilościowo wykazał w 1932 r. w stosunku do 1931 r. spadek o — 22.5%, w 1933 r. w stosunku do 1932 r. wzrost o + 101.1% (wprowadzenie nowej taryfy celnej) i wreszcie **rok ubiegły 1934** w stosunku do **1933 r. miał wzrost o + 13.8%**, to **eksport** w tym samym okresie wykazywał stale wzrost i tak w 1932 r. eksport w stosunku do 1931 powiększył się o + 0,4%, w 1933 r. w stosunku do 1932 r. miał + 9.9%, oraz **w 1934 r. w stosunku do 1933 r.** dał **nadwyżkę + 18.5%.**

Na uzyskanie tak poważnych wyników pracy portu gdyńskiego niezależnie od stale rozwijającego się udziału rodzimego handlu morskiego w ogólnym bilansie handlowym miał przedewszystkiem rozwój przewozów tranzytowych, a w szczególności tranzytu czechosłowackiego. Niemałą zasługą było też dalsze usprawnianie aparatu akwizycyjnego, a w szczególności nowo utworzone w 1934 r. przez zarządy portów gdyńskiego i gdańskiego przedstawicielstwa w Wiedniu, Tel-Avivie i Budapeszcie. Dodatnie rezultaty dały się odczuć również dzięki pracy na polu uelastyczniania opłat portowych oraz bezpłatnego składowania niektórych ładunków tranzytowych. Umowy gdańskie: układ z dn. 5. VIII. 1933 r., protokuł wykonawczy z 18. IX. 1933 r. oraz kompleks innych umów, regulujących sprawy celne i obrotu towarowego, przyniósł wraz z odprężeniem sytuacji pewien korzystniejszy wzrost obrotów Gdańska aniżeli Gdyni. Łączy to się zapewne z poprawą konjunktury na takie towary, jak np. drzewo i zboże, dla których Gdańsk jest dotychczas w naszym handlu zamorskim bazą operacyjną. Pewien udział w tym wzroście miała w ub. roku i Gdynia, przez którą wywieziono 1111.— t. zboża głównie dzięki przepełnieniu składów gdańskich.

Ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego osiągnęły w 1934 r. rekordową liczbę 7.319.969 ton, w skład której weszły obroty towarowe zamorskie — 7.191.913 t., obroty towarowe z wnętrzem kraju — 116.472 t. oraz obroty towarowe przybrzeżne łącznie z W. M. Gdańskiem — 11.584 ton.

Wzrost wykazały wszystkie trzy składniki obrotów towarowych portu gdyńskiego. Analogiczne liczby obrotów w 1933 r. były: obrót zamorski — 6.105.866 t., obrót z wnętrzem kraju drogą wodną — 89.433 t. oraz obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem — 12.437 ton.

Udział obrotów zamorskich w ogólnych obrotach towarowych portu gdyńskiego wynosi nadal 98.2%. W porównaniu z 1933 r. obroty 1934 r. wykazują wzrost: zamorskie o 1.086.047 t. (17.8%) i ogólne o 1.112.233 ton, (17.9%).

Z całkowitej sumy obrotów zamorskich przypada na przywóz zamorski 991.545 t. wobec 870.704 t. w 1933 r. (wzrost o 13.8%) oraz na wywóz zamorski 6.200.368 ton wobec 5.235.162 t. w 1933 r. (wzrost o 18.5%).

W przeciwieństwie do 1933 r. obroty zamorskie w 1934 r. wykazują pewną równomierność wzrostu tak po stronie importu jak i eksportu.

Najlepszą ilustracją wzrostu przywozu i wywozu zamorskiego będzie poniższe zestawienie ogólnych liczb przywozu i wywozu zamorskiego, obejmujące poszczególne pozycje towarowe w porównaniu z odnośnemi pozycjami 1933 roku.

A. Przywóz (w tonach).

	Rok 1934	Rok 1933
Ryż surowy	44.966	53.798
owoce świeże	24.993	25.523
owoce suszone	6.384	5.366
orzechy i migdały	763	2.449
korzenie	1.108	941
kawa	3.628	8.420
kakao	5.585	6.369
herbata	836	1.048
tytoń	5.893	4.945
napoje alkoholowe	645	207
śledzie	22.104	20.635
ryby	772	483
fosforyty	59.473	39.564
żużle Thomasa	40.909	44.997
jelita	1.030	476
tłuszcze zwierzęce sur.	12.479	12.292
tran	1.489	1.228
skóry	30.782	16.630
nasiona oleiste różne	81.799	46.606
żywica	5.005	4.603
asfalt	1.721	1.845
kauczuk	7.976	3.755
wyroby gumowe	731	548
tłuszcze i oleje roślinne	3.340	1.531
garbniki	12.137	10.406
glinka farbiarska	43	309
rudy żelazne i manganowe	26.551	32.334
piryty	67.037	43.026
sadze	592	1.241
oleje	1.406	1.285
farby	320	423
złom żelazny	314.093	320.809

	Rok 1934	Rok 1933
miedź	9.317	6.975
cyna	200	143
cynk	165	21
metale różne	3.706	3.596
wyroby żelazne i stal.	3.712	2.081
masz., apar. i ich części	2.274	1.281
samoch., motocykle i części	403	615
szmaty	6.623	3.258
celuloza	6.707	7.057
papa, tektura i papier	9.741	8.412
bawełna	81.929	77.733
wełna	18.333	15.370
juta	11.763	11.768
len, konopie, sizal i inne	1.232	1.210
różne	48.846	17.120
Razem	991.545	870.704

Analizując bliżej poszczególne składniki przywozu stwierdzić należy, iż wzrost wykazały w ubiegłym roku towary, posiadające szczególne znaczenie w pracy portu. Do nich należą tu przedewszystkiem: nasiona oleiste różne, śledzie, ryby i konserwy rybne, fosforyty, kauczuk, tłuszcze i oleje roślinne, piryty, miedź wyroby żelazne i stalowe, szmaty, papa, tektura i papier, bawełna i wełna.

Wspaniały rozwój importu nasion oleistych łączy się dziś zapewne nietylko z olejarnią gdyńską „Union", ale z szeregiem olejarni wewnątrz kraju. Świadczy o tem wywóz nasion oleistych z Gdyni w głąb kraju drogą wodną i kolejową. Import nasion oleistych w 1934 r. wzrósł o ok. 75% w stosunku do 1933 r. osiągając rekordową dotychczas liczbę 81.799 t. Ten wzrost importu świadczy o poprawie konjunktury w krajowym przemyśle tłuszczowym, jak mydlarstwo, olejarstwo oraz w fabrykach tłuszczów jadalnych. Odpowiednikiem będzie tu wzrost eksportu artykułów mydlarskich oraz kosmetycznych.

Import śledzi wykazał w ub. roku 10% wzrost. W ogólnej liczbie 22.104 t. śledzi znajdują się tu również śledzie z własnych dalekomorskich połowów oraz pewne partje śledzi, przeznaczone dla Czechosłowacji.

Przeszło 50%-owy wzrost wykazuje w 1934 r. przywóz fosforytów na skutek ożywienia w krajowej produkcji superfosfatów.

Więcej niż o 100% wzrósł import surowego kauczuku. Łączy to się z poprawą krajowego przemysłu gumowego. Eksport wyrobów gumowych w 1934 r. wzrósł prawie 4-ro krotnie w stosunku do 1933 r. Najpoważniejszymi odbiorcami tych artykułów w 1934 roku były Belgja i Holandja, a nawet Stany Zjedn. Am. P.

Ożywieniu krajowych fabryk kwasu siarkowego przypisać należy przeszło 50% wzrost importu pirytów.

Miedź w pośród wielu innych importowanych metali różnych poczyna odgrywać w porcie gdyńskim coraz większą rolę. Przeszło 50%-owy wzrost jej importu świadczyłby o poprawie przemysłów metalurgicznych, elektrotechnicznych i t. p.

Rozwój krajowego papiernictwa łączy się ze wzrostem importu szmat, których w 1934 r. przywieziono o przeszło 100% więcej niż w 1933 r.

Artykułami odgrywającemi już od szeregu lat coraz większą rolę w porcie gdyńskim, są surowce garbarskie — skóry oraz garbniki. Odpowiednikiem tych poczynań jest ok. 100% wzrost importu skór w 1934 r., oraz 2% wzrost importu garbników.

Pewien wzrost wykazują surowce włókiennicze, jak bawełna i wełna. Import bawełny w 1934 r. wyniósł 81.929 t. wobec 77.733 ton w 1933 roku.

Rok 1934 przyniósł pewne korzystne zmiany w organizacji handlu i przeładunku bawełny. Bank Gosp. Krajowego oddział w Gdyni uruchomił z dniem 1. III. r. ub. publiczny dom składowy dla bawełny i przystąpił do bardziej ożywionej akcji w finansowaniu tego importu przez Gdynię.

Do artykułów, które w ubiegłym roku wykazały pewien spadek, należą przedewszystkiem: ryż surowy, owoce świeże, kawa, kakao, herbata, żużle Thomasa, rudy żelazne i manganowe i złom żelazny.

Spadek importu ryżu surowego, którego przywieziono w 1934 r. 44.966 t. wobec 53.798 ton w 1933 r. świadczy o obniżeniu się konsumcji ryżu nietylko na rynku krajowym, ale i u tych państw, które dotychczas były naszymi odbiorcami.

O dalszem kurczeniu się pojemności rynku wewnętrznego świadczy spadek importu kawy, kakao i herbaty, których przywieziono w ub. roku 10.049 t. wobec 13.837 t. w 1933 r.

Pewien nieznaczny spadek owoców świeżych rekompensuje wzrost importu owoców suszonych, których w ub. roku przywieziono 6.384 t. wobec 5.366 t. w 1933 r.

Zgodnie z inicjatywą Centrali Zakupu Złomu w grudniu ub. roku zapoczątkowano po raz 1-szy w porcie gdyńskim cięcie złomowe starych statków. Nowa dziedzina pracy dała już w grudniu ub. r. przeszło 50 ton własnego złomu. Import złomu w ub. roku wyniósł 314.093 ton wobec 320.809 t. w 1933 r.

Z pozostałych pozycyj przywozu zasługuje na uwagę import rud żelaznych i manganowych, których nieznaczny spadek rekomsensuje wzrost importu rud różnych. — Duży wzrost wykazuje również import żywicy, tytoniu, jelit i korzeni. Niemal na równym poziomie utrzymał się import juty, lnu. konopi, sizalu i innych włókien roślinnych.

B. Eksport (w tonach)

	Rok 1934	Rok 1933
żyto	1.111	—
ryż wyłuszczony	2.261	2.680
mąka	940	194

	Rok 1934	Rok 1933
mąka ryżowa i past.	6.548	6.743
ziemniaki	2.434	1.163
warzywa	1.290	742
cukier	101.282	93.871
napoje alkoholowe	183	280
sól	2.477	3.713
bekony	23.939	38.265
wędliny	2.803	4.490
ptactwo bite	1.660	1.149
masło	2.720	27
jaja	16.464	12.442
makuchy	23.809	17.176
melasa	8.730	12
mączka kostna	—	1.077
tłuszcze zwierz. sur.	192	240
skóry	441	668
deski i łaty	193.099	238.801
bale i słupy	4.698	12.400
wyroby z drzewa	5.120	1.169
klepki	894	889
dykty	6.596	3.073
meble gięte	2.849	1.403
wyroby koszykarskie	364	242
nasiona	1.776	956
cement	5.198	2.404
węgiel eksportowy	5.160.169	4.427.274
węgiel bunkrowy	208.692	180.867
koks	194.117	57.284
wyroby gumowe	523	138
nawozy azotowe	21.639	23.804
sól potasowa	3.276	7.908
soda	8.106	2.994
karbid	1.414	1.164
biel cynkowa	2.079	1.109
szyny kolejowe	47.721	26.012
rury żeliwne	7.471	1.737
wyroby żelazne i stal.	25.833	3.294
metale różne	18.186	2.095
cynk	9.393	10.929
blacha cynkowa	4.223	1.333
ruda manganowa	4.798	1.846*)
celuloza	6.720	3.542
papa, tektura i papier	14.103	10.039
bawełna	826	490
materjały i wyr. włókniste	3.435	2.994
książki i broszury	116	79
materjały pędne	6	10.180
różne	33.624	11.779
Razem	6.200.368	5.235.162

Podobnie jak w imporcie, szereg pozycyj eksportowych wykazuje pewną niejednolitość wzrostu. W grupie np. artykułów spożywczych eksportu, zwłaszcza wysokowartościowych wykazały spadek w ub. roku w porównaniu do 1933 r.: ryż wyłuszczony, mąka ryżowa i pastewna, napoje alkoholowe, sól, bekony i wędliny. Spadek eksportu ryżu wyłuszczonego i jego przetworów łączy się z już wspomnianem osłabieniem konsumcji i ograniczeniami reglamentacyjnemi krajów odbiorczych. Przeszło 60%-owy spadek eksportu bekonów do Anglji musi zwrócić baczniejszą uwagę zainteresowanych. W 1934 r. wywieziono bekonów 23.939 t. wobec 38.265 t. w 1933 roku. Natomiast szereg pozostałych pozycyj w grupie artykułów spożywczych wykazał wzrost: cukier (ok. 8%), ziemniaki (ok. 100%), warzywa (ok. 97%), ptactwo bite (ok. 45%), jaja (ok. 30%), makuchy (ok. 40%). Podkreślić należy ukazanie się na eksporcie w Gdyni po raz 1-szy od 1932 r. w ub. roku ładunku żyta (1.111 t.), oraz wywiezienie rekordowej ilości masła (2.720 t.) do Anglji. Usprawnienie techniki eksportu tych produktów spożywczych szło w parze ze wzmożeniem się jego ekspansji.

*) w 1933 r. — poz. 1.846 t. odnosi się do rudy żelaznej.

Inaczej nieco przedstawia się eksport drzewa tartego oraz bali i słupów telegraficznych. Pomimo wysokiej konjunktury na drzewo rok ubiegły odznaczył się w porcie gdyńskim spadkiem eksportu drzewa tartego w porównaniu do 1933 r. o ok. 19% oraz bali i słupów o ok. 39%. Przyczyny tego tkwią przedewszystkiem w braku odpowiednich terenów, przystosowanych do przeładunku drzewa w Gdyni oraz premjowaniu przez Senat W. M. Gdańska przeładunków drzewa w porcie gdańskim.

Rok 1935 wobec rozpoczęcia przez „Paged" budowy własnego portu drzewnego pod Oksywiem przyniesie pewne korzystne zmiany. Wspaniale natomiast rozwija się eksport produktów przemysłu drzewnego, zwłaszcza wyrobów z drzewa (bednarka, meble zwykłe itd.) dykty, oraz mebli giętych. Niemal wszystkie pozycje tych produktów są rekordowemi wynikami. Ekspansja handlowa polskiej dykty, fornierów czy też mebli giętych objęła ostatnio wszystkie części świata. Wzrost eksportu w 1934 r. dotyczy z produktów drzewnych przedewszystkiem wyrobów z drzewa — 5.120 t. (1.169 t. w 1933 r.), dykty — 6.596 t. (3.073 t. w 1933 r.) oraz mebli giętych — 2.849 t. (1.403 t. w 1933 r.)

Jeden z najpoważniejszych artykułów naszego eksportu — węgiel eksportowy wykazuje nadal poważny wzrost w porównaniu z 1933 r. o 732.895 t. Wywieziono go bowiem w 1934 r. w ilości 5.160.169 t. Poważnie wzrósł również wywóz węgla bunkrowego (208.692 t. wobec 180.867 w 1933 r.), oraz koksu (144.117 t. wobec 57.284 t. w 1933 r.)

Z produktów hutniczych poważny wzrost wykazał eksport szyn kolejowych (47.721 t. wobec 26.012 t. w 1933 r.), rur żeliwnych, wyrobów żelaznych i stalowych oraz metali różnych, zwłaszcza na Daleki Wschód (żelazo handlowe). Nastąpiło pewne zwiększenie eksportu blachy cynkowej kosztem cynku zw.

Wśród produktów chemicznych w porównaniu z 1933 r. spadek eksportu wykazały nawozy azotowe i sól potasowa. Natomiast

3-krotnie wzrósł eksport sody oraz prawie dwukrotnie bieli cynkowej. — Z produktów papierniczych poważnie wzrósł eksport celulozy i papieru. — Pozostałe pozycje towarowe utrzymują się na poziomie 1933 r.

Wyniki całoroczne pracy portu gdyńskiego można scharakteryzować, jako dalszy ciąg rozwoju portu, zwłaszcza wobec pozyskania i wzmożenia ekspansji szeregu wysokowartościowych ładunków tak po stronie importu, jak i eksportu.

Tymiński Zygmunt.

Charakterystyka prac technicznych w porcie gdyńskim w 1934 r.

Przez uruchomienie strefy wolnocłowej, oddanie do publicznego użytku Dworca Morskiego w grudniu 1933 r. i zainstalowanie w tymże roku szeregu dużych i niezbędnych inwestycyj portowych — zakończony został pierwszy etap budowy portu gdyńskiego. — Port jakby przeżył swój wiek młodocianego rozwoju i stał się dojrzałą i wielką placówką życia gospodarczego kraju, świadomą swych celów i odpowiedzialności.

To przejście portu gdyńskiego z fazy „stawania się" w okres pracy rozwojowej już istniejącego portu znajduje swe odzwierciadlenie w typach prac technicznych, wykonywanych w porcie i w tych wytycznych postulatach, które zostały podyktowane budownictwu portowemu istotnemi potrzebami życia gospodarczego i handlu zamorskiego.

O ile w pierwszem stadjum swej budowy (do 1933 r.) główną potrzebą portu była szybka realizacja budowli morskich, tworzenia basenów portowych, wznoszenia magazynów w I linji nabrzeża i wykonywania tylko najniezbędniejszych arteryj dojazdowych oraz urządzeń przeładunkowych, — o tyle w drugiej fazie rozwoju naszego portu (1934 r.) zaczynają równocześnie wysuwać się na pierwszy plan prace techniczne, mające na celu usprawnienie życia portowego i udoskonalenie sposobów racjonalnej aksploatacji portu.

Prace techniczne wykonane w porcie gdyńskim w 1934 r. tym właśnie potrzebom zaczynają całkowicie się poddawać.

1. Zostaje rozbudowana sieć drogowych arteryj komunikacyjnych przy Wolnej Strefie. Rozpoczyna się w budowie wiadukt Nr. 7 w żelbetowej konstrukcji, o rozpiętości 15,7 m, tak ważny dla bezpośredniego połączenia zachodniej i północno-zachodniej części miasta z terenami Wolnej Strefy.

Zaczyna się w budowie pomost żelazny dla pieszej komunikacji między terenem portu przy Wolnej Strefie a ul. Morską. Pomost ten długości ok. 140 m udostępni szerokiej rzeszy robotniczej, zamieszkałej przeważnie na północnych peryferjach Gdyni, teren pracy zarobkowej w porcie, skracając drogę dojścia o 2 do 3 klm.

Na nabrzeżach portowych rozpoczynają się poraz pierwszy roboty układania pomostów drewnianych z częściowem zabrukowaniem pasów między torami kolejowemi, — na wzór innych większych portów europejskich. W ten sposób umożliwionem zostaje manipulowanie towarów między torami kolejowemi, podczas bezpośredniego przeładunku towarów z okrętu do wagonów kolejowych i odwrotnie. W koniecznych potrzebach jest umożliwiony dojazd samochodów aż do burty statku.

Roboty kolejowe również posuwają się w tempie szybszem aniżeli w 1933 r. Wykonują się dojazdy kolejowe do magazynów, tory przetokowe na nabrzeżu Francuskiem, w Wolnej Strefie i dla „Pagedu" razem 9540 m. b.

Ogólna ilość robót drogowych w 1934 r. znacznie wzrosła w porównaniu z rezultatami roku 1933.

	1934	1933
1. Roboty ziemne (nasypy i wykopy)	327.000 m³	45.200 m³
2. Roboty brukarskie	29.100 m²	16.500 m²
3. Ułożono chodników	5.540 m²	5.300 m²
4. Wykonano pokładu drewnianego na nabrzeżach wzdłuż torów kolejowych	5.083 m²	—

2. W tymże roku 1934 zostaje rozbudowana na szeroką skalę stacja bunkrowa płynnego paliwa „Polmin."

Zapoczątkowana w budowie w 1932 r. i ukończona w 1933 stacja bunkrowa płynnego paliwa pomyślana była jako stacja dla zaopatrywania małych motorowców i kutrów rybackich, przeważnie polskich, zawijających do portu po t. zw. mały bunkier, nie przekraczający jednorazowo 20 ton. Pierwsze zbiorniki z zapasem oleju gazowego wynosiły około 88 ton. Przy dalszym rozwoju portu w Gdyni i zwiększającej się frekwencji zawijających statków motorowych, jak również mając na uwadze rozwój polskiej flotylli motorowej — wybudowano w r. 1934 dwa zbiorniki o łącznej pojemności 1350 ton oraz przygotowano miejsce pod trzeci zbiornik, projektowany w budowie w początku r. 1935, a którego pojemność wynosić będzie 500 ton. Ustawiono również mniejszy zbiornik na wadze o pojemności 15 ton. Obecna pojemność wszystkich zbiorników łącznie ze zbiornikami benzynowemi i naftowemi, a przeznaczonemi również dla zaopatrywania statków wy-

nosi 1523 t., a na wiosnę 1935 r. przekroczy 2000 ton. „Polmin" zaopatruje również statki w specjalne oleje okrętowe. Magazyny urządzone dla tych olejów pomieścić mogą do 500 beczek, czyli 85 ton.

Zbiorniki umieszczone są na płytach betonowych, grubości 1,1 m, które opierają się na palach wbitych poniżej dna basenu portowego. Zgodnie z wymogami ogólnego bezpieczeństwa zbiorniki otoczono wałem żelbetowym, tworzącym jakby basen o takiej pojemności, że na wypadek pożaru, wzgl. rozlania się produktów — 80% zawartości zbiorników będzie mogła się pomieścić w owałowaniu.

Nader ciekawe pod względem technicznym rozwiązanie przedstawia sobą budynek — pompownia. Szereg rurociągów, idących w różne strony i pomalowanych na odpowiednie kolory, łącznie z elektrycznemi — pompami daje możność pompowania na wszelkie kombinacje: z cystern kolejowych, podjeżdżających pod samą stację bunkrową, do zbiorników, ze zbiorników na okręt, z jednego zbiornika do drugiego, w samych zbiornikach (ssanie z dołu zbiornika i tłoczenie do tego samego zbiornika w górnej części), z okrętów do zbiorników, względnie bezpośrednio z okrętów do cystern.

Sprawdzanie ilości wydanego produktu ze zbiorników na statek odbywa się przy bunkrze wielkim zapomocą odczytów na skali a przy bunkrze małym ze zbiornika półtora wagonowego, umieszczonego na wadze automatycznej. Wydajność każdej pompy wynosi 160 ton na godzinę — z tem, że istnieje możność użycia równocześnie wszystkich pomp. Ze względu na możność zamarzania produktów w porze zimowej, zainstalowano w każdym ze zbiorników rury grzejne centralnego ogrzewania, które są również doprowadzone do toru kolejowego i posiadają urządzenia dla podgrzewania produktów nadchodzących w cysternach.

Stacja bunkrowa jest obecnie oświetlona reflektorami i daje zupełną możność zaopatrywania okrętów i w porze nocnej.

3. Zostały powiększone tereny Wolnej Strefy, dając możność wzniesienia tam szeregu nowych budowli projektowanych w realizacji w najbliższych latach — a w pierwszym rzędzie odpowiedniego gmachu dla niezbędnych biur firm prywatnych, kolejowych, celnych i Urzędu Morskiego, obsługujących Wolną Strefę. Powierzchnia lądowa Wolnej Strefy pierwotnie obliczona na 32,4 ha została w roku 1934 powiększona do 41,2 ha. —

4. Są na ukończeniu dwie pierwsze poczekalnie robotnicze w porcie przy ulicy Polskiej, jedna obok magazynu tytoniowego, druga naprzeciw chłodni portowej.

Budynki te oprócz dużego pokoju — poczekalni dla robotników posiadać będą również skromne pomieszczenie dla bufetu i kuchnię dla przygotowywania gorącej strawy. Inwestycje te w obecnym czasie kiedy popyt na pracę jest znacznie większy od podaży, są istotną potrzebą dla życia portowego, choć nie wypływają z bezpośrednich potrzeb eksploatacyjnych i handlowych. Poczekalnie są następujących rozmiarów:

1. poczekalnia obok magazynu tytoniowego — 160 m² powierzchni, przy 576 m³ kubatury,

2. poczekalnia naprzeciw Chłodni Portowej — 176 m² powierzchni i 734 m³ kubatury. —

3. Trzecia poczekalnia będzie wybudowana na koszt Związku Ekspedytorów portowych przy ul. Polskiej.

5. Budowa lokalu biurowego dla Ekspozytury Urzędu Pośrednictwa Pracy przy ul. Okrężnej o pow. 495 m² i 1980 m³ kub.

6. Trzy firmy prywatne poraz pierwszy wznoszą oddzielne budynki biurowe w porcie — narazie jako budowle drewniane, lecz o estetycznym wyglądzie, oszalowane i pomalowane — ogólnej powierzchni 240 m² i kubaturze 700 m³.

Roboty hydrotechniczne uległy w roku 1934 pewnemu zmniejszeniu w porównaniu z 1933 r.

	1934	1933
1. Ukończono nabrzeży z ustawieniem skrzyń i wykonaniem ścianek nadwodnych	1 740 mb	2 650 mb
2. Wykonano robót czerpalnych i refulowania	797 000 m³	1 148 000 m³

Natomiast rozwój przemysłu portowego wydatnie posunął się naprzód.

1. ukończony został specjalny port drzewny dla f. „Paged" w basenie Nr. 5 (od strony Oksywia) — z wyposażeniem w dwa pomosty drewniane o długości 140 m. i 160 m. z ochronnemi pękami pali i urządzeniem nabrzeża na skrzyniach żelbetowych na przestrzeni 200 mb.

Basen Nr. 5 wykonano dostatecznej głębokości 9 m, która umożliwi dostęp do pomostów i nabrzeża dla większych statków. Budowa torów kolejowych jest obecnie na ukończeniu.

Dla portu f. „Paged" przewiduje się budowa jeszcze trzeciego pomostu z uwagi na jego dalszy rozwój. Wówczas możliwym będzie naładunek drzewa równocześnie na 8 statków: dwa przy nabrzeżu i po dwa przy każdym pomoście.

2. Powstały na terenach portu nowe wędzarnie urządzone racjonalnie i odpowiada-

jące wszelkim wymogom tak higjeny jak i ochrony pracy:

„Anglo — Scott" o użyt. pow. 596 m^2 i kubaturze 2 980 m^3

„Przemysłowe Zakłady Rybne" o pow. 597 m^2 i kub. 2 686 m^3.

Z szeregu udogodnień dla handlu portowego, wprowadzonych w 1934 roku w Gdyni zasługuje na specjalną uwagę:

1. utworzenie szeregu oddziałów Urzędu Celnego w kilku punktach portu, z równoczesnem rozpoczęciem w budowie czteropiętrowego gmachu dla Urzędu Celnego (biura i mieszkania, przy ul. Rotterdamskiej róg Celnej,

2. uruchomienie przez Bank Gospodarstwa Krajowego domu składowego o charakterze publicznym w magazynie Nr. 6, gdzie odbywa się manipulacja, sortowanie itd. i magazynie Nr. 7 — dla długoterminowego składowania. Główne towary składowane w powyższych magazynach w Wolnej Strefie są to bawełna, wełna i w mniejszym stopniu różne towary drobnicowe.

Robót z zakresu budownictwa naziemnego również wykonano w 1934 r. znaczną ilość, choć mniej niż w 1933 r.

Z budowli tych zasługują na specjalną uwagę:

1. budowa żelbetowego magazynu drobnicowego Nr. 8 w Wolnej Strefie o pow. 14 122 m^2 i kub. 255 000 m^3.

2. nadbudowa trzech kondygnacyj w magazynie długoterminowym Nr. 5 — pow. 4 708 m^2 i kub. 9 618 m^3.

Firmy prywatne w dziedzinie nowych inwestycyj wykazują w 1934 r. dużą aktywność. Pobudowano nowych budowli, przybudówek i nadbudówek ogółem pow. — 4 600 m^2 i kub. 31 750 m^3.

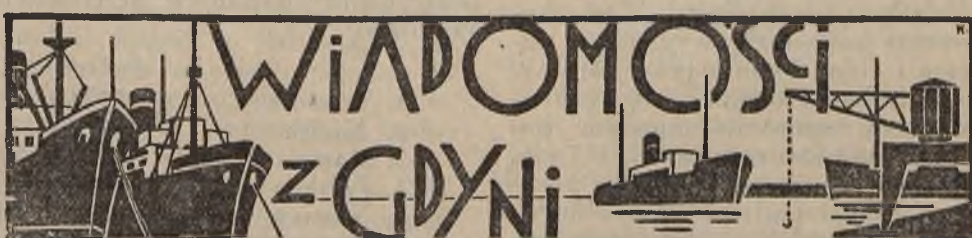
Urządzenia przeładunkowe w porcie Gdyńskim w 1934 r. zostały powiększone o 10 nowych dźwigów. Na nab. Holenderskiem zainstalowano 2 ciężkie dźwigi dla złomu, na nab. Francuskiem 4 lekkiej konstrukcji — 3 ton. i na nab. Stanów Zjednoczonych w Wolnej Strefie 4 takież lżejsze dźwigi.

Duża ilość wykonanych w 1934 r. inwestycyj w porcie Gdyńskim, ich różnorodność i charakter świadczą o bezspornej żywotności naszego portu, mocnych tendencjach jego dalszego rozwoju i coraz to większem znaczeniu portu w Gdyni, tak dla całej Rzeczypospolitej, jak i t. zw. zaplecza.

Należy liczyć się z koniecznością w niedalekim czasie przystąpienia do rozwiązania problemu budowy kanału Przemysłowego wzgl. nowych basenów jeszcze przed kanałem Przemysłowym.

Te wielkie inwestycje wymagać będą głębszych studjów i mogą być wykonane tylko etapami.

Inż. Włodzimierz Rygiel.



PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W GRUDNIU Z. R.

Ogólna ilość towarów, przewiezionych statkami polskiej floty handlowej wyniosła w ciągu m. grudnia roku ubiegłego 83.498,5 ton, co w porównaniu z miesiącem poprzednim stanowi spadek o 8.997,5 ton. Z ogólnej ilości przewozów na wywóz przypadło 67.026,5 ton (w listopadzie — 66.651.5 ton), na przywóz — 16.218 ton (w listopadzie 10.913 ton) i na przewóz między obcemi portami — 254 tony (14.938.5 ton). Z tych liczb widzimy, że zmniejszenie przewozów w grudniu odnosi się wyłącznie i jedynie do przewozów między obcemi portami i przewozów tranzytowych, gdy jednocześnie przewozy floty handlowej polskiej, tak w wywozie jak i w przywozie wykazały wzrost, w szczególności, jeśli chodzi o przywóz, nawet bardzo poważny.

Statki Żeglugi Polskiej przewiozły ogółem 39.323 ton czyli o 735 ton mniej niż w listopadzie. Z tej ilości przypadło na linje regularne 18.519 ton i na trampy 20.804 ton. Wynika z tego, że w porównaniu z miesiącem poprzednim przewozy na linjach regularnych zmniejszyły się zaledwie o 77 ton, zaś przewozy trampowe o 558 ton.

Z powyższej ilości towarów na wywóz przypadło 26.698 ton czyli o 6.653 ton więcej niż w listopadzie, na przywóz 12.371 ton, czyli o 4.289 ton więcej niż w miesiącu poprzednim i na przewóz między portami obcemi i tranzyt 254 tony, czyli o 11.677 mniej niż w listopadzie.

Przewozy na poszczególnych linjach kształtowały się w sposób następujący: Na linji Rotterdamskiej przewieziono 8.101 ton, co stanowi spadek przewozów w porównaniu z miesiącem poprzednim o 1.220 ton. z czego

przypadło na wywóz 2.891 ton (w listopadzie 3.918 ton), na przywóz 3.163 ton (w listopadzie 3.237 ton) i na przewóz między obcemi portami 47 ton (w listopadzie 393 ton). Na linji Antwerpijskiej przewieziono 3.904 tony towarów (w listopadzie — 4.020 ton), z czego w wywozie 1.847 ton (w listcpadzie 2.433 tony), w przywozie 1.977 ton (w listopadzie 1.192 tony) i na przewóz między obcemi portami 80 ton (w listopadzie 393 ton). Przewozy na linji fińskiej wyniosły 2.174 ton (w listopadzie — 3.423 ton), z czego na wywóz przypadło 1.053 tony (w listopadzie — 2.117 ton), na przywóz 994 tony (w listopadzie — 765 ton) i na tranzyt i przewóz między obcemi portami 127 ton (w listopadzie — 541 ton). Linja Gdynia — Hamburg wykazała poważny wzrost przewozów z 1.832 ton w listopadzie do 3.354 ton w grudniu, z czego na wywóz przypadło 1.518 ton (w listopadzie — 964 ton), na przywóz 1.836 ton (w listopadzie — 868 ton). Wreszcie na nowootwartej linji szwedzkiej przewieziono 986 ton, z czego w wywozie 821 ton i w przywozie 165 ton. Przewozy trampów Żeglugi Polskiej wykazały w grudniu dalszy nieznaczny spadek z 21.462 ton w listopadzie do 20.804 ton w grudniu. Z ilości tej na wywóz przypadło 18.568 ton i na przywóz 2.236 ton.

Statki linji Gdynia — Ameryka odbyły w grudniu jedną podróż z Ameryki przewożąc 479 ton ton towarów z Nowego Jorku i 138 ton z Halifaxu. Pozatem przewieziono 176 pasażerów i 197 worków poczty.

Statki Polsko - Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego przewiozły w grudniu pomiędzy Gdynią i Gdańskiem z jednej strony, a Londynem i Hullem z drugiej 7.008 ton towarów, co w porównaniu do miesiąca poprzedniego wynosi nieznaczny spadek 177 ton. Z ogólnej ilości przewozów na przywóz przypadło 3.771 ton (w listopadzie — 2.032 tony), z czego do Gdyni — 2.059 ton (w listopadzie — 1.188 ton) i do Gdańska — 1.178 ton (w listopadzie — 844 tony). Wywóz wyniósł 3.771 ton, mniej niż w listopadzie o 1.382 tony, z czego z Gdyni 2.279 ton (w listopadzie — 2.952 t.) i z Gdańska — 1.492 t. (w listopadzie 2.221 ton). Z poszczególnych artykułów przywozu z Gdyni poważnie obniżyły się ładunki bekonów z 1.372 ton w listopadzie do 1.105 ton w grudniu, szynek w puszkach — 51 ton (w listopadzie — 101 ton), jaj z 521 ton w listopadzie do 327 ton w grudniu; drobiu wywieziono — 114 ton (w listopadzie — 185 ton). Różnorodność towarów, wywiezionych do Anglji została utrzymana, podobnie jak w poprzednim miesiącu, przyczem pojawiły się takie artykuły, jak maszyny, przędza itp. Poważnemu spadkowi uległ wywóz drzewa z Gdańska, co da się wytłumaczyć końcem sezonu, wyraził się on liczbą 654 ton(w listopadzie 1.140 ton), wywóz parafiny spadł do 418 ton z 488 ton w listopadzie. Ilość drobnicy przywiezionej do Gdyni i Gdańska wykazała znaczny wzrost z 2.032 ton w listopadzie do 3.237 ton w grudniu, z czego na Gdynię przypadło 2.059 ton, w tem z Londynu 1.132 ton i z Hull 927 ton; do Gdańska przywieziono 1.178 ton (w listopadzie — 844 ton), w czem z Londynu 448 ton i z Hull 730 ton.

4 statki Towarzystwa Polskarob odbyły łącznie 13 podróży, czyli o 3 podróże mniej niż w miesiącu poprzednim, wywożąc z Gdyni 36.557,5 ton węgla (w listopadzie — 40.696,5 ton), przewozów pomiędzy obcemi portami nie było (w listopadzie — 3.000,5 ton). Wywóz węgla ograniczył się do dwóch rynków odbiorczych — Szwecji, dokąd wywieziono 21.853,5 ton (w listopadzie 34.561,5 ton) i Norwegji — 14.704 ton (w listopadzie — 3.000 ton). W ciągu miesiąca sprawozdawczego statki Polskarob zawinęły do następujących portów: Gävle, Stockholmu (2 razy), Göteborga (2 razy), Oxelösund, Halden, Slite, Haugesund, Helsingborg, Slemmestad (2 razy) i Tofte.

RUCH STATKÓW ZA MIESIĄC GRUDZIEŃ 1934 ROKU.

W przeciągu m. grudnia 1934 r. weszło do portu gdyńskiego i wyszło zeń na morze ogółem 770 statków o łącznej pojemności 698.381 t., z czego weszło 379 statków o pojemności 342.321 t. r. n., a wyszło 391 statków o pojemności 356.060 t. r. n.

Ruch statków według kolejności bander poszczególnych państw przedstawiał się następująco:

	t. r. n.	*statków*
1. Szwecja	163.109	238
2. Anglja	74.988	44
3. Danja	70.086	116
4. Polska	66.606	71
5. Niemcy	62.473	91
6. Norwegja	59.186	81
7. Stany Zj. A. P.	46.902	13
8. Włochy	44.868	17
9. Finlandja	33.339	23
10. Grecja	22.937	5
11. Holandja	11.237	13
12. Estonja	9.371	24
13. W. M. Gdańsk	8.442	8
14. Łotwa	8.146	10
15. Rumunja	7.108	3
16. Z. S. R. R.	6.491	3
17. Francja	1.628	2
18. Litwa	1.170	2
19. Panama	294	2

Pierwsze miejsce w ruchu statków zajęła bandera szwedzka, drugie angielska, trzecie duńska, a czwarte polska. W porównaniu z ubiegłym miesiącem bandera duńska wysunęła się na trzecie miejsce, natomiast bandery szwedzka, angielska i polska utrzymały się na tym samym poziomie.

Średni tonaż statku zawijającego do Gdyni wyniósł 903,2 t. r. n., średnia ilość statków przebywających jednocześnie w porcie 42, a średni postój statków wyniósł 59,2 godz.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH W PORCIE W GRUDNIU Z. R.

W miesiącu grudniu przepracowano godzin 9.768 min. 25 z zużyciem prądu 85.095 KW/h i przeładowano 187.519 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie dźwigów bramowych, mostowych i półportalowych wyraża się liczbą 99.7 w tymże miesiącu sprawozdawczym w roku 1933 wykorzystanie dźwigów wyraża się liczbą 84,9% czyli w miesiącu sprawozdawczym wzrosło o 14,8%.

BUDOWA MIESZKAŃ ROBOTNICZYCH.

„Paged" — Polska Agencja Eksportu Drewna Sp. z o. odp., jako jedno z najpoważniejszych przedsiębiorstw portowych w Gdyni zatrudniające w sezonie około 30 proc. ogółu robotników portowych, zamierza wybudować około 300 mieszkań robotniczych dla własnych pracowników.

W tym celu zakupiony już został teren o powierzchni 60.000 m² w pobliżu placów drzewnych na Oksywiu, na którym przewidziane jest wybudowanie wyżej wspomnianego osiedla robotniczego. Temsamem robotnicy zatrudnieni w firmie „Paged" będą mieli możność uzyskania tanich mieszkań, — których czynsz dostosowany będzie do ich budżetu. Osiedle to będzie odległe od portu drzewnego spółki „Paged" o 900 mtr. — co przybliży robotnikom warsztat pracy, do którego obecnie przybywać muszą z odległych przedmieść Gdyni. Rozpoczęcie budowy osiedla przewiduje się na wiosnę r. b.

Inicjatywę firmy „Paged" w tym kierunku należy powitać z wielkiem uznaniem, gdyż nowowybudowane osiedle zaspokoi częściowo głód mieszkaniowy w naszem mieście, oraz przyczyni się do powstania nowej i estetycznej dzielnicy miasta.

NOWY KONSULAT W GDYNI.

Rząd Polski udzielił tymczasowego uznania p. dr. B. Kasprowiczowi, dyrektorowi Rady Interesentów Portu w Gdyni, jako konsulowi honorowemu Rumunji na obszar Województwa Pomorskiego z siedzibą w Gdyni. Biura Konsulatu mieszczą się przy ul. Świętojańskiej 44 w domu f-y „Paged".

ZWIĄZEK HANDLU MORSKIEGO W GDYNI.

W dniu 23 z. m. powstał w Gdyni Związek Handlu Morskiego, który ma na celu wymianę towarową i popieranie ekspansji gospodarczej z polskiego obszaru celnego i ma oprzeć swoje prace głównie na kompensacyjnym handlu towarowym z krajami zamorskiemi. Do związku przystąpiło kilkanaście importowo-eksportowych firm gdyńskich. Najliczniej reprezentowane są branże: śledziowa, owocowa i towarów kolonjalnych. Na pierwszem zebraniu plenarnem, które odbyło się w siedzibie Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, dokonano wyborów zarządu nowego Związku.

SKŁAD KOMISJI KWALIFIKACYJNEJ DLA ROBOTNIKÓW PORTOWYCH NA R. 1935.

Zgodnie z postanowieniem par. 5 rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 31. III. 1934 r. (Dz. U. R. P. nr. 32, poz. 291) — powołani zostali z pośród przedstawionych list Dekretem Pana Dyrektora Urzędu Morskiego z dnia 7 stycznia br. na członków Komisji Kwalifikacyjnej dla robotników portowych przy Urzędzie Morskim w Gdyni:

1. *z ramienia zrzeszeń pracodawców portowych:*
   a) p. Michalewski Jerzy, dyrektor Związku Gdyńskich Ekspedytorów Portowych w Gdyni, jako członek Komisji Kwalifikacyjnej;
   b) p. Dr. Kasprowicz Bolesław, dyrektor Rady Interesantów Portu w Gdyni, jako zastępca członka:
2. *z ramienia zrzeszeń zawodowych pracowniczych:*
   a) p. Morawski Józef, sekretarz okręgowy Z. Z. Z. w Gdyni, jako członek Komisji Kwalifikacyjnej;
   b) p. Bartkowiak Franciszek, sekretarz Z. Z. P. w Gdyni, jako pierwszy zastępca członka;
   c) p. Matysek Jan, zastępca Przew. Zarz. Odz. Rob. Port. Z. Z. T. w Gdyni, jako drugi zastępca członka,

i to na okres jednego roku kalendarzowego 1935.

WIADOMOŚCI MORSKIE

MIĘDZYNARODOWA KONFERENCJA DLA SANACJI ŚWIATOWEJ MARYNARKI HANDLOWEJ.

Przewlekająca się od jesieni sprawa zwołania Międzynarodowej Konferencji dla uzdrowienia marynarki światowej przyjęła nareszcie kształty realne: na 14-go stycznia rb. została zwołana do Londynu konferencja wstępna, która będzie prawomocna wypracować porządek obrad właściwej konferencji i termin jej zwołania.

OŻYWIONY RUCH PASAŻERSKI I FRACHTOWY POMIĘDZY EUROPĄ A PALESTYNĄ.

W ostatnim czasie powstają nowe towarzystwa i linje dla stałej komunikacji z Palestyną. Ostatnio stworzono taką komunikację z Bristolu do Haiffy i z Norwegji do Haiffy. Również istniejące linje nie mogą się uskarżać na zły interes przewozowy w tym kierunku: tak, statki „Gerusalemme“ i „Pilsna“ T-wa Lloyd Triestino odchodzą z Triestu w kierunku Palestyny przepełnione pasażerami. Palestyna zaczyna również dawać coraz więcej frachtu. Między innemi eksport pomarańcz, który kilka lat temu wynosił zaledwie 2 mil. skrzyń, w r. ub. sięgał już 5 mil. skrzyń i w bieżącym sezonie dojdzie do 7 mil. skrzyń. Uwzględniając zaprowadzane nowe plantacje pomarańcz, przypuszczają, że w ciągu 5 lat eksport pomarańcz dojdzie do 25 mil. skrzyń rocznie.

OSŁABIENIE PRACY STOCZNI WE FRANCJI.

Opinja fachowa we Francji zajmuje się żywo sprawą poparcia własnego budownictwa okrętowego. Ilość zatrudnionych w przemyśle okrętowym robotników spadła z 22 tys. w r. 1930 do 16 tys. w r. 1934. Nieliczne zamówienia na budowę nowych statków francuskich rzadko przypadają stoczniom francuskim. Przeciętnie w latach 1928 — 1934 budowano we Francji 38,8% na stoczniach własnych, 26,5% na obcych i 34,7% nabywano gotowych statków zagranicą.

Korzystanie z ustawy o „kredycie morskim“ nie daje odpowiednich warunków dla pracy stoczni, tak samo zastosowanie nowej ustawy Tasso o popieraniu marynarki handlowej. Zdaniem fachowców winna być zastosowana specjalna ustawa o budownictwie okrętowem, która między innemi rozwiązałaby trudne zagadnienie sprowadzania bez cła wzgl. z cłem ulgowem niektórych wyrobów produkcji zagranicznej, gdyż bez tych ulg francuskie budownictwo nie może być konkurencyjne względem obcego przemysłu okrętowego.

RUCHLIWOŚĆ MARYNARKI GRECKIEJ.

Mimo zwyżki cen na okazyjnie sprzedawany tonaż, pod grecką banderę znów przeszło 11 statków większych, w tem 5 angielskich, 5 francuskich i 1 holenderski. Są to trampy przeważnie zbudowane podczas wojny światowej, lub bezpośrednio po niej. Równocześnie grecka marynarka wyzbywa się statków w wieku 40—50 lat, które sprzedaje na złom do Włoch.

Udział statków greckich w ruchu frachtowym La Platy w ostatnim roku wzrósł ogromnie, przeważnie na niekorzyść trampów angielskich. Również na odcinku Dalekiego Wschodu armatorzy greccy są coraz więcej czynni: ostatnio japońskie towarzystwo Yamashita Kisen Kaisha zafrachtowało 22 parowce greckie w time - charter: z początkiem br. kursują one na różnych linjach Dalekiego Wschodu. Jest to tembardziej ciekawe, że płace na statkach japońskich są jeszcze znacznie niższe aniżeli na statkach greckich. Prawdopodobnie frachtowanie połączone jest z zastosowaniem częściowem załóg japońskich.

NOWA LINJA SOWIECKA ODESA — TRIEST.

Sekcja czarnomorska Sowtorgfłota uruchomiła linję frachtową Odesa — Triest. Pierwszy statek, parowiec „Stepan Skworcow“ już zaczął kursować na tej linji.

NIESZCZĘŚLIWE WYPADKI Z LUDŹMI W MARYNARCE SZWEDZKIEJ

Opublikowane zostało zestawienie wypadków we flocie handlowej Szwecji za rok 1933, wykazujące znaczny wzrost ich liczby w roku tym w porównaniu do lat poprzednich, mimo mniejszego stanu zatrudnienia okrętów. W roku 1933 bowiem było 1.626 wypadków; w tem 66 śmiertelnych, podczas gdy w roku 1932 — 1.433, w tem 43 śmiertelnych.

66% wszystkich wypadków zaszedł w portach i 34% — na morzu, jednakże z pośród śmiertelnych wypadków 47% zaszło w portach i 53% na morzu.

JESZCZE JEDNA FORMA SUBWENCJI OKRĘTOWEJ.

Shipping Board Stanów Zjednoczonych A. P. rozważa obecnie wniosek pewnej grupy żeglugowej, która pragnie nabyć dwie linje okrętowe: America France Line i American Hampton Roads Lines, eksploatowane dotąd przez Shipping Board z roczną stratą około 800.000 dolarów. Nabywca oświadcza gotowość eksploatować obie linje bez jakiejkolwiek subwencji. Trick polega na tem, że cena sprzedaży floty obu linij, składającej się z 17 statków o pojemności ogólnej 150.000 ton ma być wyznaczona tak nisko, że akt sprzedaży zawierałby w sobie — subwencję.

RUCH STATKÓW W ANTWERPJI W GRUDNIU 1934.

W ciągu grudnia zawinęło do portu w Antwerpji 887 statków o ogólnej pojemności 1.803.606 ton. Przeciętny tonaż statku wynosił więc 2.036 ton. W tym samym miesiącu roku 1933 zawinęło 790 statków o pojemności 1.689.517 ton. Kolejność bander statków, które zawinęły do Antwerpji w grudniu, przedstawia się w sposób następujący: Anglja — 243, Niemcy — 204, Holandja — 101, Belgja — 55, Francja — 55, Norwegja — 54, Szwecja — 43, Danja — 42, Finlandja — 15, Grecja — 12,

Stany Zjedn. A. P. — 10, Italja — 8, Portugalja — 8, Japonja — 7, Rosja — 7, Jugosławja — 4, Brazylja, Hiszpanja, Łotwa, Polska po 3, Panama — 2, Egipt, Estonja, W. M. Gdańsk, Litwa i Tunis po 1.

RUCH STATKÓW W ANTWERPJI W R. 1934.

W ciągu roku 1934 zawinęło do portu w Antwerpji 10.305 statków o łącznej pojemności 20.531.318 t. r. n., w roku 1933 zawinęło statków 9.841 o pojemności 20.440.591 t. r. n. Wynika z tego, że ruch statków w Antwerpji wykazał w ciągu roku 1934 pewną stabilizację w stosunku do roku poprzedniego, który jak wiadomo w porównaniu do lat poprzednich wykazał znaczny wzrost, wykazując przytem nieznaczny wzrost. Dla charakterystyki rozwoju ruchu statków w Antwerpji przytaczamy poniższą tabelę.

1913	14.146.819	ton r. n.
1921	12.980.874	„ „ „
1922	15.060.182	„ „ „
1929	24.325.103	„ „ „
1930	23.465.452	„ „ „
1931	22.388.342	„ „ „
1932	19.666.678	„ „ „
1933	20.440.591	„ „ „
1934	20.531.318	„ „ „

Kolejność bander kształtowała się w roku 1934 w sposób następujący: Anglja — 3002 statki, Niemcy — 2089, Holandja — 1393, Norwegja — 661, Francja 517, Belgja — 542, Szwecja — 504, Danja — 472, Ameryka — 148, Finlandja — 147, Grecja — 128, Italja 106, Rosja — 83, Japonja — 70, Portugalja — 59, Łotwa — 53, Brazylja — 42, Estonja — 41, Jugosławja — 41, Hiszpanja — 37, Panama i Polska po 36.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

SYTUACJA NA RYNKU OWOCÓW POŁUDNIOWYCH

W związku z zawartą umową handlową z Hiszpanją weszło w życie w końcu grudnia z. r. obniżone cło na pomarańcze, która to zniżka wyniosła 80% stawki celnej morskiej, czyli cło łącznie z kosztami manipulacyjnemi, od 100 kilogramów obniżone zostało z 220 złotych na 44 złotych.

Fakt ten spowodować musiał obniżkę cen pomarańcz, która powinna była odbić się na dotychczasowych cenach pomarańcz. Tymczasem w pierwszych dniach działania zniżki wskutek braku odpowiedniej podaży przy równoczesnym znacznie większym popycie, pomarańcze w sprzedaży osiągnęły ceny nie odpowiadające wyżej wskazanej 80% zniżce celnej.

W celu przeszkodzenia spekulacji tym towarem Ministerstwo Przemysłu i Handlu przez swoich delegatów w Gdyni, którzy działali w porozumieniu z Komisarzem Rządu w Gdyni, wydało zarządzenie, mające na celu obniżenie cen na pomarańcze do właściwego poziomu, zarówno w hurcie jak i w detalu. Zarządzenie to poszło w tym kierunku, że zażądano od importera - hurtownika deklarowania sprzedaży jednego kilo netto pomarańcz hiszpańskich po cenie 90 groszy franco rampa magazynu portowego, z tem aby wymieniony w odnośnej deklaracji sprzedaży detalista zobowiązał się do nieprzekraczania ceny 1 zł 30 groszy za kilo netto w handlu detalicznym.

Sądzimy, że zarządzenia te mają charakter tymczasowy, aby przeszkodzić nieusprawiedliwionej i spekulacyjnej zwyżce, co zostanie automatycznie w najbliższych dniach uregulowane wskutek nadejścia większych transportów pomarańcz do Gdyni, gdzie już w dniu 14-go bm. w magazynach znajdowało się około 25.000 skrzyń.

Reglamentacja powyższa odnosi się z natury rzeczy do przeciętnych gatunków pomarańcz hiszpańskich, gdyż ceny bardziej luksusowych gatunków pomarańcz palestyńskich i włoskich w związku z ich wyższą wartością i ceną zakupów będą się kształtowały nieco wyżej.

Na dzień 16 bm. zapowiedziane jest aukcjonowanie większych ilości skrzyń pomarańcz hiszpańskich.

PRAKTYCZNE WSKAZÓWKI DLA FIRM POLSKICH EKSPORTUJĄCYCH DO ZACHODNIEJ EUROPY.

Niedość dokładna znajomość zwyczajów handlowych w krajach odbiorczych oraz niewłaściwe w wielu wypadkach podejście firm polskich do kwestyj ściśle związanych z eksportem i jego możliwościami jest zjawiskiem obserwowanem często zarówno przez Państwowy Instytut Eksportowy, jak i polskie placówki zagraniczne w ramach ich działalności gospodarczej. W celu praktycznego zorjentowania eksporterów polskich we właściwych metodach pracy na terenie krajów Europy Zachodniej, podajemy poniżej opracowanie Konsulatu R. P. w Amsterdamie, omawiające kwestje udzielania informacyj o firmach, pośrednictwa, przesyłek kolekcyj wzorów, wykonywania zleceń, załatwiania zatargów, pretensyj i t. p. Obserwacje i uwagi Konsulatu R. P. w Amsterdamie dotyczą stosunków holenderskich, które są jed-

nak identyczne ze spotykanemi w innych krajach zachodnio - europejskich.

Konsulatom R. P., zgodnie z obowiązującemi Konsulaty przepisami, nie wolno udzielać firmom prywatnym informacyj o firmach. Wszelkie informacje, które Konsulat posiada przesyła bez zobowiązania ze swej strony do Państwowego Instytutu Eksportowego, do którego firmy polskie winny się zwracać. W niektórych wypadkach jednak, nie chcąc wstrzymać tranzakcyj, Konsulat może grać rolę skrzynki pocztowej t. j. bez żadnej odpowiedzialności przekazywać informacje otrzymane od osób trzecich o danej firmie. Gdy zaś otrzyma od firmy polskiej odpowiednią kwotę (w Holandji np. 3 Flh.) na koszt wywiadu, może uzyskać z biura wywiadowczego informacje i także bez gwarancji co do ich ścisłości przekazać je do Polski firmie zainteresowanej z prośbą o zachowanie ścisłej poufności.

Informacja biura wywiadowczego jest zwykle bardziej szczegółowa; w wielu wypadkach otrzymanie jej jest niezbędne.

Nie należy zbytnio się śpieszyć z powierzeniem agentury, a powierzyć ją dopiero po otrzymaniu próbnych zleceń. Inkasa nie należy wogóle dawać nikomu, chyba w drodze wyjątku.

Eksporter polski winien fakturować wprost odbiorcę, o którego wypłacalności winien się uprzednio poinformować, jeżeli nie ufa opinji agenta. Firmy bowiem (holenderskie), nawet największe, nie kupują inaczej, jak na rachunek otwarty z terminem płatności do 1½ miesiąca. Tylko wyjątkowo godzą się się na zapłacenie gotówką przy odbiorze towaru. Ważniejszym więc jest stan finansowy odbiorcy, aniżeli agenta, który del credere na siebie i tak nie bierze, chyba wzamian za bardzo wysoką prowizją.

W niektórych wypadkach pożytecznem jest nawiązanie z kilkoma zagranicznemi firmami korespondencji, aby tym sposobem zorjentować się w fachowości kilku firm i mieć możność wyboru.

Nie należy jednak pod żadnym pozorem powierzać jednocześnie przedstawicielstwa 2 lub 3 firmom nawet na próbny okres 1 lub kilku miesięcy, gdyż dezorganizuje to rynek.

Należy wymagać, aby firmy zagraniczne, pisząc do Polski, podawały swe referencje. —

Na zapytanie firm zagranicznych, bez względu czy są interesujące, czy nie, należy odpowiadać odwrotną pocztą.

Zlecenie raz przyjęte winny być punktualnie wykonane. W przeciwnym razie odbiorca ma prawo do odszkodowania, zaś agent do prowizji, która mu się należy z chwilą, kiedy zlecenie zostało przez sprzedawcę zaakceptowane. Prowizja należy mu się także, jeżeli zamówiony towar po jego nadejściu nie został przez odbiorcę zapłacony, a nastąpiło to nie z winy agenta. A więc np.: holenderski agent sprzedaje holenderskiej firmie, cieszącej się dobrą reputacją, towar reprezentowanej przez siebie polskiej firmy; zanim ten towar nadejdzie firma zagraniczna bankrutuje. Prowizja w takim wypadku należy się agentowi, który działał w dobrej wierze. Nie otrzymawszy prowizji może zaskarżyć w swoim kraju polską firmę i uzyskać areszt na jej wierzytelnościach. —

Jest to bezwątpienia zwyczaj handlowy przyjęty w wielu krajach, a otaczający może zbytnią opieką agentów. Jeżeli więc agent nie idzie za literą prawa, a za poczuciem honoru, to w takich wypadkach często rezygnuje z prowizji, nie zrobi jednak tego nigdy, jeżeli towar został wysłany nie w/g wzorów, lub w spóźnionym terminie i dlatego odrzucony został przez zleceniodawcę.

Z chwilą, kiedy firma polska zdecydowała się na agenta zagranicą, a zarazem z posiadanych ogólnych informacyj ma dane do przypuszczenia (pewności jeszcze mieć nie może), iż artykuł, który wyrabia i chce eksportować, może znaleźć zbyt w tym kraju, z tą chwilą winna firma polska przesłać swemu agentowi pełną kolekcję wzorów. Wzory te pozostają własnością firmy polskiej (t. j. winny jej być na żądanie zwrócone). Agent zagraniczny wzorów takich nie kupuje, a nawet zwykle obciąża fabrykę, którą reprezentuje wyłożonem cłem. Opłaty celnej za wzory rzadko kiedy da się uniknąć. Wprowadzenie bowiem wzorów za dokumentem tranzytowym jest:

a) kłopotliwe,

b) pociąga za sobą zdeponowanie w urzędzie celnym sumy 3-krotnie wyższej od normalnego cła, co wynosi więc ca 40% ad val. faktury,

c) pociąga za sobą ciągłe kontrole władz celnych, które chcą wiedzieć kiedy i u kogo wzory te się znajdują, wzory zaś, jeżeli mają być użyte celowo, należy częstokroć wypożyczać w różnych częściach różnym firmom odbiorczym. Można rozumie się, perforując wzory przed ich wysłaniem z Polski uczynić je bezwartościowemi, co jednak pociąga za sobą zniszczenie towaru.

Przy eksporcie via kraj zachodniej Europy, np. via Holandja do krajów zamorskich, należy wysłać nie jedną, a kilka pełnych kolekcyj wzorów; każdą z tych kolekcyj dany wielki importer wysyła do różnych swych filij w różnych kolonjach, lub do kilku korespondentów w różnych krajach.

Nad wszystkiemi wyżej opisanemi kwestjami można powierzyć Konsulatowi R. P. opiekę, t. j. kontrolę poczynań firm odbiorczych, agentów i t. p.

Wzory wraz z fakturą pro forma — konieczną dla oclenia — można ewentualnie przesłać na ręce Konsulatu. Pamiętać trzeba jednak, że Urzędy Konsularne nie mają innego regresu, jak moralny.

Jeżeli firma zagraniczna ma wierzytelności w Polsce (np. spodziewa się zapłaty za dostarczony polskiej firmie towar), to korzystniej zaskarżyć ją w Polsce i uzyskać areszt na tych wierzytelnościach. Jeżeli tych wierzytelności firma nie posiada, to wytoczyć jej sprawę sądową w Polsce jest bezcelowe, gdyż uzyskany wyrok nie jest wykonalny zagranicą. Proces natomiast wytoczony zagranicą połączony jest zwykle, z zadatkiem adwokatowi, wynoszącym przynajmniej 10% od sumy, o którą toczy się skarga. Apelacje do 2 i 3 instancji opóźniają wyrok. Należy się też dowiedzieć, czy jest na czem zaskarżoną firmę poszukiwać. Lepiej dojść więc do ugody polubownej, w czem Konsulat może być bardzo pomocnym, szanujące się bowiem firmy obawiają się groźby umieszczenia ich na czarnej liście.

Eksport pionierski jest połączony z ryzykiem i kosztami, znaczenie jego w rozbudowie stosunków handlowych z różnemi krajami zagranicznemi na dalszą metę winno być jednak należycie przez eksporterów polskich ocenione.

USTAWA O ROZRACHUNKACH PŁATNICZYCH W HOLANDJI.

W dn. 13 listopada u. r. Pierwsza Izba Stanów Generalnych uchwaliła po krótkiej debacie projekt nowej ustawy clearingowej uprzednio przyjętej przez Drugą Izbę. Oficjalna nazwa nowej ustawy brzmi „Ustawa o Międzynarodowych Rozrachunkach Płatniczych 1934 r.“ Ustawa clearingowa z dnia 25. VII. 1932 traci swoją moc obowiązującą.

Nowa Ustawa przewiduje przedewszystkiem, że rząd ma prawo zawierać z innemi państwami i zmieniać już zawarte układy płatnicze oraz inne umowy, odnoszące się do obrotu płatniczego według swego uznania. Zawarte lub zmienione układy i umowy mają być przedstawione parlamentowi „w możliwie krótkim czasie“, poczem zostają ogłoszone w holenderskim Dzienniku Ustaw. Komentując treść projektu, Minister Spraw Ekonomicznych oświadczył, że w wielu wypadkach zawarcie bilateralnych układów clearingowych jest jedynem wyjściem z trudności, wynikłych z ograniczeń dewizowych oraz, że przy stosowaniu nowej ustawy rząd będzie dążył do wzmożenia holenderskiego eksportu.

Ustawa zawiera w par. 4 zasady stosowania t. zw. autonomicznego clearingu, przyczem zakres działania tej formy clearingu obejmuje, nie jak dotychczas jedynie wymianę towarów, ale i szereg innych zobowiązań. Płatności osobom, zamieszkałym uprzednio w pewnym określonym kraju, mogą podlegać ograniczeniom.

Ministrowi Spraw Ekonomicznych przysługuje prawo zarządzenia dokonywania wpłat wyłącznie za pośrednictwem powołanej do tego instytucji clearingowej i ustalenia przepisów, regulujących sposób ich dokonywania.

Par. 5 pozwala na uzależnienie w pewnych wypadkach wydania pozwolenia na import od wpłacenia przez importera kaucji.

Celem niedopuszczenia nadużyć, polegających na regulowaniu jedynie części należności za importowany towar, Ministrowi przysługuje prawo zarządzenia w odniesieniu do indywidualnych importerów, by każda poszczególna tranzakcja była uprzednio przez Ministra aprobowana.

Ustawa postanawia dalej zasady organizacji Niderlandzkiego instytutu clearingowego, który w związku z obowiązkami, wynikającemi z brzmienia nowej ustawy może być rozszerzony.

W wypadku gdyby odbiorca importowanego towaru wzbraniał się od uregulowania należnej od niego sumy, Ministrowi Spraw Ekonomicznych przysługuje prawo do wydania zarządzeń, zmuszających go do wywiązania się ze swych zobowiązań.

W odniesieniu do krajów zamorskich ustawa ogranicza się do wyrażenia konieczności zadowalającego uregulowania rozrachunków płatniczych, wynikających z clearingu, stosując postulaty zawarte w nowej ustawie.

Wkońcu ustawa upoważnia Ministra Spraw Ekonomicznych do stopniowego wprowadzenia w życie postanowień ustawy według swego uznania. P. I. E.

REGLAMENTACJA DEWIZOWA W ITALJI.

W związku z ujemnie kształtującym się bilansem handlu zagranicznego oraz poważnym odpływom dewiz powzięte zostały przez włoska radę ministrów uchwały, które postawiły Włochy w rzędzie państw, reglamentujących obrót dewizowy całkowicie. Pierwsza z tych uchwał, zawarta w dekrecie król. z dn. 8 grudnia Nr. 1942 (oraz 2 następne wykonawcze Nr. 1943 i 1944), nakłada na banki, firmy, spółki oraz wszelkiego rodzaju osoby prawne narodowości włoskiej i posiadające swą siedzibę we Włoszech (lub posiadłościach), obowiązek zgłoszenia Instytutowi Narodowemu Wymiany z Zagranicą, tj. Bankowi Włoskiemu, — oraz na żądanie, odsprzedania i przelewu wszelkich swych wierzytelności wobec zagranicy wzamian za wypłatę gotówki po kursie dnia, ewentualnie nie w gotówce, na warunkach umownych. Zgłoszenie powyższe winno nastąpić w ciągu

10 dni od daty publikacji rozporządzenia. W tym samym terminie winno nastąpić zgłoszenie Bankowi Włoskiemu wszelkich swych zobowiązań zagranicznych, zaś w okresie do dn. 31 grudnia b. r. zgłoszenie wszelkich posiadanych obligacyj zagranicznych, lub włoskich emitowanych zagranicą, choćby one były zdeponowane zagranicą. Rozporządzenie zawiera ponadto postanowienia ulgowe w odniesieniu do spółek ubezpieczeniowych i kompanij transportowych morskich, rezerwując jednak i w tym wypadku kontrolę Banku Włoskiego — oraz przepisy karne w stosunku do osób wyłamujących się z pod nakazów rozporządzenia. Postanowienia karne reguluje ponadto dekret król. Nr. 1943 (z dn. 3. XII. 1934). Osobne rozporządzenie poleca, by zgłaszając swe wierzytelności, osoby do tego zobowiązane, wyszczególniły w podwójnych dokumentach zarówno kraje zagraniczne jak i walutę, w osobnych dokumentach (też podwójnych) rodzaj wierzytelności (wierzyt. a vista lub terminowe). Instytut Narodowy Wymiany z Zagranicą (Bank Włoski) zakupuje w ciągu 10 dni od daty zgłoszenia wszystkie wierzytelności płynne po kursie giełdy medjolańskiej, zaś wierzytelności handlowe terminowe na warunkach rynkowych każdej waluty.

Dekret Min. Finansów (z dn. 8. XII. 1934) postanawia, iż wywóz towarów zagranicę jest uzależniony od cesji Bankowi Włoskiemu (Instytutowi Narodowemu Wymiany z Zagranicą) dewiz, wierzytelności oraz wszelkich środków mogących służyć do płatności poza granicami Włoch — odpowiadających wartości wywożonych towarów, przyczem załącza się kopję odnośnej faktury. Towar może być wypuszczony poza granicę Włoch jedynie za przedstawieniem zaświadczenia Banku Włoskiego, co ma miejsce, z pewnemi różnicami, również w wypadku obrotu uszlachetniającego. Podobna cesja wierzytelności, dewiz, etc. ma również miejsce w razie sprzedaży komisowej. Dla kontroli ścisłości podanych przez eksporterów cen tworzy się przy każdej filji Banku Włoskiego specjalne komitety rewizyjne, a centralny komitet przy Ministerstwie Finansów.

Tenże dekret zastrzega Bankowi Włoskiemu wyłączne prawo obrotów w dziedzinie środków płatniczych, służących dla płatności poza granicami Włoch. Przez obroty te rozumie się nabywanie oraz wykorzystywanie dewiz, weksli na zagranicę, biletów państwowych i bankowych zagranicznych etc. oraz innych tego rodzaju środków płatniczych, a dalej realizację obligacyj zagranicznych. Czynności te wykonuje Bank Włoski jako kasjer Instytutu Narodowego Wymiany z zagranicą — a na wniosek Banku Włoskiego także inne banki, pod jego kontrolą i za upoważnieniem ministra Finansów.

Jak donosi prasa, na tem samem posiedzeniu Rady postanowiono wydać osobne zarządzenie, ustanawiające specjalne teksty „kompensacyjne" na towary pochodzące z tych krajów, które poszczególnych koncesyj, przyznanych państwom trzecim, nie rozciągają na towary włoskie.

REGULOWANIE NALEŻNOŚCI ZA TOWARY POLSKIE PRZEZ NIEMCY.

Przywóz towarów z Polski i uzyskanie za nie zapłaty, możliwe jest teoretycznie w trojaki sposób:

1) w ramach porozumienia polsko - niemieckiego z dnia 11. X. 34.

2) na podstawie poświadczeń dewizowych, wydawanych przez odpowiednie „Ueberwachungsstellen" względnie „Reichsstellen" przed dokonaniem dostawy,

3) w ramach prywatnych tranzakcyj kompensacyjnych, do których potrzebne jest jednak uzyskanie zgody „Devisenstelle" opartej na odpowiedniej opinji „Ueberwachungsstelle".

Przeprowadzaniem tranzakcyj w ramach postanowień porozumienia polsko-niemieckiego zajmuje się, jak wiadomo Polskie Towarzystwo Handlu Kompensacyjnego.

Jeżeli chodzi o przywóz do Niemiec na podstawie poświadczeń dewizowych „Ueberwachungsstellen", to zgodnie z rozporządzeniami, urzędy te udzielają zasadniczo swej zgody jedynie w tych wypadkach, kiedy przywóz zostanie uznany, jako bezwzględnie konieczny. Nawet jednak i w tych wypadkach uwzględnia się w pierwszym rzędzie przywóz z krajów, z któremi istnieje umowa rozrachunkowa, lub też w którym wskutek istniejących również ograniczeń dewizowych są lub mogą być zamrożone należności firm niemieckich.

Firmom niemieckim, które zamierzają sprowadzać towar z Polski, nie objęty porozumieniem z dn. 11. X. 34 roku, a które poświadczenia dewizowego otrzymać nie mogą pozostaje droga prywatnych tranzakcyj — kompensacyjnych.

Uzyskanie pozwolenia na przywóz towaru z Polski w drodze prywatnych tranzakcyj kompensacyjnych, które już same z natury rzeczy są dosyć skomplikowane i wymagają wielu zabiegów ze strony firm zainteresowanych, natrafia jednak na poważne trudności.

Według informacyj firm niemieckich opartych na wyjaśnieniach władz dewizowych na przychylne załatwienie liczyć mogą przedewszystkiem tylko wnioski przy takich towarach niemieckiego eksportu, których przywóz do Polski jest reglamentowany, gdyż władze dewizowe wychodzą z założenia, że za towary, które już szły stale i idą do Polski bez żadnych trudności, lepiej

otrzymywać jest dewizy, które w razie — wciągnięcia towaru tego do kompensaty, do Niemiec nie wpłyną. Podkreślić wypada, że ze strony firm niemieckich, wniosków o udzielenie pozwoleń na prywatne tranzakcje kompensacyjne, postawiono stosunkowo niewiele.

OBROTY HANDLOWE POLSKO-WŁOSKIE.

Opublikowane świeżo dane liczbowe, dotyczące obrotów handlowych polsko-włoskich za okres styczeń — wrzesień 1934, — świadczą o tem, iż mimo trudności wynikających z ciężkiego przesilenia gospodarczego, nietylko utrzymaliśmy nasz stan posiadania na rynku włoskim (w porównaniu z tym samym okresem czasu z 1933), ale nawet zdołaliśmy eksport kilku artykułów dość wydatnie powiększyć.

Do artykułów, których eksport zwiększyliśmy należą przedewszystkiem jaja. Fakt ten jest godny podkreślenia ponieważ zwiększenie eksportu staje się zjawiskiem stałem pomimo podniesienia ceł w końcu 1932 roku, oraz wprowadzenia utrudnień w postaci znakowania, kontroli tego znakowania itp. Fakt ten jest godny podkreślenia także z tego względu, iż Polska jest obok Turcji jedynym krajem, którego eksport wzrósł. Kraje konkurencyjne, a więc Egipt, Jugosławja i Bułgarja, eksport znacznie zmniejszyły. W omawianym okresie czasu Polska jest największym dostawcą jaj do Włoch.

Eksport jaj do Włoch przedstawia się następująco: 9 mies. 1933 r. 15.695 q, 4.440.068 lirów, 9 mies. 1934 r. 22.324 q, 5.052.397 lirów.

Drugim artykułem, którego eksport zwiększył się, jest drób żywy. W okresie styczeń — wrzesień 1933, eksportowaliśmy drobiu żywego 942 q. za 357.840 lirów, zaś w okresie ostatnim 2.445 q. wart. 853.350 lirów. Zwyżkę wykazuje także eksport żelaza, dykt, produktów chemicznych organicznych i mączki kartoflanej.

Artykułem, który wykazuje bardzo znaczne zwiększenie, jest również węgiel. W ciągu 9 mies. 1933 r. import wyniósł 479.410 ton, wart. 28.235.604 lirów, zaś w ciągu 9 mies. 1934 r. 793.645 ton wart. 43.092.869 lirów.

Jesteśmy trzecim dostawcą węgla dla Włoch (po Wielkiej Brytanji i Niemczech) i znacznie wyprzedziliśmy eksport sowiecki.

Zmniejszenie wykazuje eksport koni, bydła trzody chlewnej, jarzyn suszonych, nasion nieoleistych i benzyny.

Mimo znacznego spadku cen w omawianym okresie czasu, wartość eksportu naszego wzrosła. W ciągu 9 mies. b. r. wartość eksportowanych towarów wyniosła lir. 56.987.917 wobec sumy lir. 41.545.802 stanowiącej wartość eksportu z roku 1933.

Jeśli chodzi o eksport włoski do Polski, to dzięki dostawom tytoniu wynikającym z umowy, oraz większym zakupom samochodów i części. Włosi utrzymali swój stan posiadania. Wartość eksportu w ciągu 9 mies. 1934 r. wynosząca lir. 61.448.909 jest prawie równą wartości z tego okresu r. 1933 (lir. 61.049.578).

Włosi zwiększyli także w omawianym okresie czasu eksport niektórych owoców południowych. Dotyczy to przedewszystkiem cytryn (84.917 q. w 1933, na 91.957 q. w 1934), eksport pomarańcz bowiem wykazuje dalszy spadek (1.932 q. w 1933 — 117 q. w 1934). Także powiększył się eksport winogron, brzoskwiń i migdałów. Eksport tych ostatnich powiększył się pięciokrotnie (z 406 q. do 2.004 q. wart. 1.133.072 lir.). Zmniejszył się natomiast wywóz wermutu, konopi, opon i dętek samochodowych i t. p.

Z danych włoskich wynika, iż w omawianym okresie czasu bilans polsko-włoski był dla Włoch aktywny. Nadwyżka eksportu do Polski wynosi blisko 4 i pół miljona lir. —

Należy zaznaczyć, że odmienny obraz dają zestawienia Głównego Urzędu Statystycznego w Warszawie. Z zestawień tych (za wrzesień włącznie) wynikałoby, iż w omawianym okresie czasu wartość naszego wywozu do Włoch wynosiła zł. 24.699.000, zaś wartość importu zł. 24.336.000. Saldo więc dodatnie dla nas sięgałoby sumy zł. 363.000.

WYMIANA HANDLOWA POMIĘDZY POLSKĄ A INDJAMI BRYTYJSKIEMI.

Udział Polski w handlu zagranicznym Indyj wyraził się w okresie od 1. IV. 32 do 31. III. 33 sumą Rs. 2.254.000 po stronie importu i Rs. 2.329.596 po stronie eksportu. Jeśli wyeliminować cukier, jako artykuł wwozu, niemający w przyszłości żadnych widoków na zbyt w Indjach, a zarazem i rury, jako zależne od powodzenia ofert na przetargach w Londynie oraz wysyłki przez kartel rur gazowych, to daje się stwierdzić zdecydowany wzrost. Wyraża się on w następujących cyfrach:

(w tys. rupij.)	1931/2	1932/3
Meble	28.3	22.4
Ramy	221.0	5.9
Wyroby emaljowane	—	0.5
Aparaty elektryczne	15.9	—
Maszyny przędzalnicze	1.3	38.9
Rury	335.7	822.2
Cynk	59.5	24.1
Cukier	1533.0	—
Towary bawełniane	1.0	41.8
Przędza czesankowa	396.0	590.0
Przędza nitkowana	117.4	57.0
Tkaniny wełniane	26.0	203.5
Przędza jedwabiu sztucznego	1.8	26.2
Drzewo (Dykty, forniery, drewno)	255.4	385.6
Inne różne	17.3	34.5
Razem	2832.7	2254.0

Cukier i rury	1890.8	822.00
Bez tych artykułów	941.9	1432.0

Różnica na korzyść eksportu z Polski wynosi w roku 1932/33 przeszło miljon zł. Odnotować wypada następujące ujemne zmiany: spadek dowozu mebli o 6 tys. rupij, ram o 15,5 tys., cynku o 35 tys., przędzy nitkowanej o 60 tys. Szczególnie silnie zaakcentował się spadek w okresie ostatniego pięciolecia dowozu ram: z 102 tys. w 1928/29 do 6 tys. w 1932/33 oraz cynku z 103 tys. w roku 1929/30 do 24 tys. w 1932/33.

Fakt, iż utrzymujemy się na rynku indyjskim w dziale eksportu powyższych artykułów mimo tendencyj spadku, wskazywałby na to, iż spadek spowodowany jest nietyle niezdolnością konkurencyjną, ile raczej brakiem rzeczowego postawienia sprawy eksportu danego artykułu, co potwierdzają obserwacje, poczynione przez Konsulat w obecnym roku w dziale innych artykułów.

Wywóz z Indyj do Polski według statystyki indyjskiej za ostatnie dwa lata wykazuje następujące zmiany:

(w tys. rupij)	1931/2	1932/3
Ryż niełuszczony	4921.	1960.
Skóry	3.	—
Lac schell	53.	60.
Herbata	62.	—
Juta	—	223.
Bawełna	—	77.
Inne	9.	33.
Razem	50.49.	2329.

Pojawienie się w statystykach indyjskich w latach 1932/33 pozycji juty oraz bawełny (dotychczas pozycje te nie figurowały w latach poprzednich obejmujących wywóz do Polski) z wyraźnem wskazaniem miejsca przeznaczenia, wskazywałoby, iż importerzy polscy zerwali częściowo z zakupami tych artykułów w Hamburgu i Londynie i przeszli na bezpośrednie tranzakcje z Indiami. Moment ten zasługuje z wielu względów na uwagę, a najważniejsze, iż świadczy o budzącej się świadomości wśród naszych sfer handlowych szukania bezpośrednich stosunków jako najtańszych.

Polski udział w rzędzie państw importujących jeszcze ciągle wydaje się być znikomym. W działach zwłaszcza, w których konkurencyjność nasza nie może ulegać wątpliwości, zdziałaliśmy w świetle danych okresu sprawozdawczego bardzo niewiele. I tak dowóz wytworów polskiego przemysłu drzewnego pod polskim znakiem wyniósł zaledwie 6% ogólnego zapotrzebowania. W tem mieszczą się pozycje: meble gięte, siedzenia do krzeseł, ramy, dykty, deski i kloce. Znawcy indyjskiego rynku drzewnego stwierdzają zgodnie, iż polski towar jest w Indjach Brytyjskich bezkonkurencyjny. W dziale tekstyljów wełnianych pozycje przędzy czesankowej, przędzy nitkowanej, wyrobów wełnianych Białegostoku i Łodzi, jeszcze ciągle nie wyrażają się cyframi, któreby, w razie wprowadzenia systemu kwotowego, zapewniły Polsce zagwarantowaną kwotę dowozu. — W dziale towarów metalowych i maszyn, prócz małej ilości maszyn włókienniczych, nie dokonaliśmy żadnych tranzakcyj. — W dziale śrub, nitów, rur, łączników, szyn etc. towaru polskiego pochodzenia jest stosunkowo niewiele, a zwłaszcza, gdy się weźmie pod uwagę z jednej strony potężny przemysł górnośląski, z drugiej zaawansowanie, jakie w tej dziedzinie dokonały na terenie Indyj Niemcy i Belgja. Zaznaczyć jednak wypada, iż obecnie w związku z wprowadzeniem w życie 1. XI. ub. r. nowej ustawy o ochronie indyjskiego przemysłu żelaznego i stalowego, zamykającej prawie zupełnie dostęp do Indyj zagranicznych wyrobów żelaznych i stalowych, dziedzina eksportu żelazno-stalowego winna być wyeliminowana z pod ogólnych rozważań naszych możliwości eksportowych na teren Indyj Brytyjskich. I z tych względów tem silniejsza uwaga winna być skoncentrowana na innych dziedzinach wytwórczych.

PRZYMUS ZNAKOWANIA TOWARÓW IMPORTOWANYCH DO FINLANDJI.

W dniu 16 z. m. Rada Ministrów wydała rozporządzenie wprowadzające z dniem 1-go marca 1935 r. przymusowe zaopatrzenie pewnych towarów importowych w znak pochodzenia towaru.

Od 1. III. 1935 r. stosowane będzie rozporządzenie w dziedzinie następujących zagranicznych towarów:

a) jabłka świeże, importowane w okresie 1. VIII.—31. XII.

Sposób znakowania: skrzynia, beczka lub inne opakowanie zaopatrzone być muszą w znak pochodzenia na górze lub po bokach drukowanych palonemi lub malowanemi conajmniej 2 cm. wysokiemi literami np. „Puola, Polska, Polen, Pologne lub Poland.“ Dopuszczone jest również znakowanie na tabliczce adresowej.

b) drzewka owocowe.

Sposób znakowania: na wysokości 20 cm. od korzenia maluje się czerwoną olejną farbą conajmniej na 8 cm. wysoką i 1 cm. szeroką linję. Przywiązuje się do każdego drzewka pozatem tabliczkę z tkaniny, na której jest drukowany znak pochodzenia z literami o minimum 5 mm wysokości.

c) tkaniny bawełniane, niebielone, niefarbowane oraz bielone, farbowane lub drukowane o powierzchni jednolitej, wadze na

mtr. kub. mniejszej niż 250 gr., jednak nie mniejszej niż 100 gram., tkaniny wełniane dla ubrań i palt; wyjątek stanowi tkanina kalkowa, oraz tkaniny do parasolów, które fabryki importują bezpośrednio dla swych potrzeb (poz. 273, 274, 275, 276, 240 i 241 Fin. Tar. Celnej).

Sposób znakowania: Znak musi być tkany, drukowany lub stemplowany dobrze występującą farbą, literami o wysokości minimum 5 mm.:

1) w odstępach trzymetrowych wzdłuż całego brzegu tkaniny,

2) na tabliczce wewnątrz lub zewnątrz krańca tkaniny (zwiniętej),

3) w odstępach trzymetrowych miary, przyłączonej do bala i oprócz tego na tabliczce wewnątrz krańca bala, lub wreszcie

4) na tabliczce po obydwu stronach bala.

d) Bielizna trykotażowa, pończochy, rękawiczki bawełniane, wełniane lub jedwabne (poz. 293, 296, 299 i 301).

Sposób znakowania: znak pochodzenia musi być stemplowany wzgl. drukowany na każdym objekcie oddzielnie lub na jednej sztuce z pary, lub na tabliczce z materji o kolorze występującym, literami o minimum 5 mm. wysokości.

e) Pantofle kauczukowe, letnie lub sportowe, obuwie, obcasy i podeszwy kauczukowe.

Sposób znakowania: Literami minimum wysokości o 3 mm, wypukłemi lub wewnątrz wyciśniętemi względnie stemplowanemi farbą występującą lub drukowanemi na podeszwach, obcasach lub drukowanych wzgl. stemplowanych farbą występującą na wewnętrznych bokach pantofli, — lub obuwia.

f) Żarówki, prócz żarówek do lamp kieszonkowych (poz. 675).

Sposób znakowania: akwafortą, literami o minimum 3 mm na zewnętrznej części szklanej żarówki oraz 5 mm literami na opakowaniu hurtowem i detalicznem. P. I. E.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 27 LISTOPADA DO 17 GRUDNIA 1934 R.

AUSTRALIJSKI ZWIĄZEK. Mająca wejść w życie z dniem 1 listopada 1934 r. zwyżka cła na szkło okienne, przesuniętą została do 1 marca 1935 r.

AUSTRJA. Projektowane jest wprowadzenie nowej listy towarów, podlegających reglamentacji importu. W pierwszym rzędzie reglamentacją mają być objęte jedwab sztuczny, tkaniny z lnu i konopi, szczoteczki do zębów i niektóre chemikalja.

BELGJA. Na mocy dekretu królewskiego z dn. 1 grudnia 1934 r. wprowadzone zostały zmiany w taryfie celnej belgijskiej odnośnie olejów mineralnych, parafiny i wazeliny i spirytusu metylowego, mianowicie: poz. 195 oleje mineralne będzie podzielona, co jednakże nie wpłynie na zmianę cła; dla poz. 196 — parafina i wazelina i 358 spirytus metylowy oczyszczony, ustanowione zostało nowe cło w wysokości 20 fr. — 100 kg, podczas gdy cło poz. 458 w nowej formie będzie podwyższone z 27,60 fr. na 35 fr. — 100 kg. Z dniem 2 grudnia 1934 r. zniesiona została reglamentacja importu wełny czesankowej, wełny do wyrobów dzianych, koców i muślinu wełnianego.

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI. Przywóz wyrobów włókienniczych do kolonij brytyjskich podlega ograniczeniom w formie kontyngentów. Dla Japonji i innych większych dostawców wzięto przy ustalaniu kontyngentów za podstawę przywóz przeciętny z ostatnich 5 lat, natomiast kontyngent dla dostawców małych stanowi normalnie 2½% ogólnego importu. Według zestawienia, sporządzonego przez Ministerstwo Kolonij, w okresie od 7 maja do 31 grudnia 1934 r. kontyngenty obowiązywały w następujących kolonjach: Barbados, Bermudy, Gujana bryt., Cejlon, Cypr, Gambja, Złote Wybrzeże, Jamajka, Wyspy pod wiatrem (Leeward Islands) Antiqua, Św. Krzysztofa i Navis, Dominika, Monserrat, W. Wirgińskie: Malajskie pos., Malta, Mauritius, Nigerja, Seszele, Sierra Leoni, Somali, Trinidad, Wyspy mandatowe na zach. Pacyfiku: W. Gilberta i Ellice, W. Salomona; Wyspy w wietrze (Windward Islands): Grenada, St. Lucia, St. Vincent.

Polska posiadała specjalne przydziały w następujących kolonjach: Cypr (4.200 yardów), Jamajka (20 yardów), St. Vincent (9.449 yardów).

BUŁGARJA. Zabroniony został bezcłowy import kaoliny, sprowadzanej dla celów przemysłu krajowego.

CZECHOSŁOWACJA. Od dnia 10 grudnia 1934 obowiązuje nowe cło na masło w wysokości 630 Kc. — 100 kg (dot. 420 Kc.) Cło na sadło gęsie i wieprzowe w okresie od 10 do 31 grudnia 1934 pozostaje bez zmiany (150 Kc. — 100 kg), jak również na smalec wieprzowy i gęsi (200 Kc.) Od 1 stycznia 1935 r. aż do odwołania cło na sadło wynosić będzie 180 Kc., na smalec — 300 Kc. — 100 kg.

FINLANDJA. Moc obowiązująca ustawy o ochronie handlu zagranicznego z dn. 30. 12. 33 wygasła z dn. 31. 12. 34 r. Rząd przedłożył parlamentowi projekt przedłużenia jej na rok 1935.

Premja wywozowa na masło obniżona została z 5 na 4,50 Fmk.

FRANCJA. Rozporządzeniem z dnia 15 listopada 1934 r. podwyższone zostały stawki celne, względnie wprowadzone nowe pozycje dodatkowe w taryfie celnej francuskiej. Obejmują one następujące artykuły: poz. 212 — trociny żelazne i stalowe (tar. min.) 150 fr. — 100 kg; 315 quater. struny z jelit, również sztuczne: a) w małych paczkach — 15% ceny sprzedażnej w detalu; b) w dużych paczkach przeznaczonych dla sprzedaży hurtowej — 25% ad valorem; 346 ter. Imitację ceramiki i porcelany — 210 fr. — 100 kg; 431 ter. — tkaniny lniane, konopne, ramie i jutowe impregnowane, przeznaczone dla produkcji obuwia — 800 fr. — 100 kg; poz. 495 C. pióra złote łącznie z obsadkami — 4000 fr. — 1 kg; 525 ter. A. — maszyny kalkulacyjne t. zw. statystyczne, ich części 25% ad val.. — poz. 614 ter. B. części do maszyn ciężarowych; 643 bis — szczotki bez oprawy — 300 fr. 100 kg; z oprawą 150 — 100 kg; poz. 646 ter. struny z jelit lub sztuczne, z jedwabiu dla wyrobu rakiet tenisowych, wędek itp. — 7 fr. — 1 kg.

Zostało istatnio zawarte porozumienie polsko-francuskie, w myśl którego niektóre towary polskie można będzie wwozić do Francji tylko przez oznaczone ściśle francuskie komory celne wejściowe. Są to: dla papieru (par. 461 G. franc. tar. celn.) — Rouen; dla mebli giętych (poz. 591 i 591 bis franc. tar. celn.) — Jeumont; dla naczyń emaljowanych (ex poz. 568 franc. tar. celn.) — Kehl (przesyłki dla Francji) i Algier (przesyłki dla Algieru). Do przesyłek wymienio-

nych powyżej towarów winny być dołączone świadectwa pochodzenia.

HOLANDJA. Powołane do życia wywozowe Biuro Kryzysowe ma powstać z podziału obecnego Kryzysowego Biura Wwozowego i Wywozowego (Crisis In en Uitvoerbureau) w Hadze, stworzonego w pierwszym rzędzie, celem przydzielania kontyngentów i nadzoru nad ich wykorzystaniem. Zadaniem nowego Biura Wywozowego będzie kontrola nad eksportem jedynie do tych krajów, w których istnieją ograniczenia dewizowe.

Udzielając Drugiej Izbie wyjaśnienia co do utworzenia nowego Biura, Minister Spraw Ekonomicznych wyjaśnił, że nie dąży bynajmniej do scentralizowania kontroli nad eksportem, a jedynie do uniknięcia powstawania zagranicą dalszych zamrożonych należności na imię holenderskich eksporterów.

Według miarodajnych wyjaśnień projekt skontyngentowania importu wszelkich wyrobów z drzewa jest rozpatrywany od dwóch lat przez specjalną komisję, która jednak nie doszła jeszcze do żadnych konkretnych wniosków, w związku z czem w najbliższej przyszłości nie należy oczekiwać skontyngentowania jakichkolwiek wyrobów z drewna.

Udzielając Drugiej Izbie wyjaśnień co do holenderskiej polityki handlowej, Minister Spraw Ekonomicznych oświadczył, że w ramach przyszłej polityki handlowej zachodzi możliwość podwyższenia stawek celnych. Zastosowanie tej metody może pociągnąć za sobą rozszerzenie istniejących ustaw kontyngentowych, a jednocześnie zapobiec wprowadzeniu nowych wzgl. wywołać skasowanie istniejących ustaw.

Władzom ustawodawczym przedłożony został projekt ustawy w sprawie uregulowania wwozu żarówek. Jednocześnie został przedłużony termin dotychczasowego zarządzenia kontyngentowego na żarówki, który upłynął z dniem 1 listopada rb.. na dalsze 6 miesięcy.

INDJE HOLENDERSKIE. Ogłoszoną została nowa lista chemikalij, których import zwolniony został z opłaty celnej. Lista ta jest do przejrzenia w P. I. E.

JUGOSŁAWJA. Rada Ministrów zatwierdziła projekt zmiany taryfy celnej jugosłowiańskiej. Między innemi cło konwencyjne na ryż łuskany obniżone ma być z 3 na 2 dinary — 100 kg, cło na oleje, tłuszcze rybne w taryfie autonomicznej obniżone ma być z 14 na 3 dinary, w taryfie minimalnej natomiast ma być wogóle zniesione. Cło na ropę naftową obniżone ma być z 4 na 3 dinary. Pozatem zmianom ulegną cła na bawełnę, filc, odpadki żelazne, konstrukcje żelazne itp.

RUMUNJA. W rumuńskim Dzienniku Ustaw ogłoszona została lista towarów, których import został skontyngentowany: lista ta obejmuje przeszło 200 pozycyj taryfy celnej. Jednocześnie z powyższem ogłoszono listę towarów już skontyngentowanych, od których opłaty licencyjne znacznie podwyższono.

TUNIS. Dekretem z dnia 27 listopada 1934 r. wprowadzone zostały ograniczenia przywozu artykułów strączkowych, polegające na uzależnieniu importu od uzyskania specjalnego pozwolenia od Gen. Dyrekcji Finansów, podobnie jak we Francji i w Algierze. Jednocześnie zostały rozciągnięte taksy importowe francuskie w wys.: fasola w ziarnach, w stanie naturalnym — 35 fr. od 100 kg. brutto; inna w ziarnach 45 fr.; łuskana, czyszczona — 60 fr.; soczewica — w ziarnach — 40 fr. od 100 kg; łuskana czyszczona — 60 fr., groch w ziarnach — 35 fr., łuskany, czyszczony — 55 fr. od 100 kg.

UNJA POŁUDNIOWO - AFRYKAŃSKA. Zarządzeniem Nr. 205 ogłoszonem w „Government Gazette" z dnia 29. 10. 34 r. wprowadzone zostało cło antidumpingowe na glukozę importowaną do Unji z Belgji, Holandji, Niemiec oraz Stanów Zjednoczonych A. P.

URUGWAJ. Cło na ziemniaki importowane do Urugwaju było zawieszone. Dekretem rządu urugwajskiego z dnia 4 listopada ub. r. ulga ta została cofnięta i obecnie obowiązuje dawna opłata celna.

Powodem przywrócenia cła jest zjawienie się ziemniaków nowego zbioru krajowej produkcji na rynku.

WŁOCHY. „Gazzetta Ufficiale" z dnia 17. 11. Nr. 270 ogłasza dekret ministerjalny z dnia 10. 11. mocą którego przędza wełniana Mohair z poz. 216 tar. celnej oraz przędza wełniana inna z poz. 217, dotychczas zakazana do przywozu z Francji i z Algieru, zostaje wciągnięta na ogólną listę zakazów przywozu. Podania o pozwolenie przywozu należy wnosić do Ministerstwa Korporacyj za pośrednictwem Rad prowincjonalnych gospodarstwa korporacyjnego.

„Gazzetta Ufficiale" z dnia 10. 12. 1934 ogłasza dekret min. Finansów z daty 3. 12. 1934, mocą którego lista zakazów przywozu zostaje rozciągnięta na następujące artykuły:

Poz.	11 tar. cel.	świnie,
„	19 a, b	mięso wieprzowe nieprzyprawione, świeże lub mrożone,
„	89	daktyle,
„	246	kokony,
„	248 a, b	odpadki jedwabiu,
„	465 bis	łożyska kulkowe na rolkach bocznych i osiowych, obrobione i zmontowane oraz pierścienie do łożysk kulkowych i rolkowych, hartowane i obrobione,
„	465 ter	kulki oddzielne, całkowicie obrobione, do łożysk,
„	468 b	pilniki i tarniki.

Na wieprze otrzymała Polska na grudzień (t. j. do końca roku 1934) kontyngent w wysokości 131 szt. W odniesieniu do innych artykułów reglamentowanych, które nie są skontyngentowane, obowiązują normalne przepisy przywozu, które rozpatruje Ministerstwo Korporacyj.

W związku z tendencjami reglamentowania przywozu i w celach ochrony krajowego przemysłu, wprowadził rząd włoski zakaz importu miedzi, drutu miedzianego i witroleju.

Dekretem z dnia 16 listopada 1934 r. zabroniony został import przędzy wełnianej (poz. 216 i 217 tar. celnej włoskiej).

Listę zakazów przywozu rozszerzono z dnia 20 i 24. 11. 34 na następujące artykuły:

poz.	330 a, b, c	— sztaby i klamry z miedzi oraz jej przymieszek;
„	331 a, b, c	— blachy oraz płaty z miedzi i jej stopy;
„	332	— tafle z miedzi i jej stopy do kotłów, miedź lana, surowa oraz półobrobiona:
„	333	— drut z miedzi i jej stopy;
„	335	— rury z miedzi i jej stopy;
„	692	— siarczan miedzi;
„	370a	— aluminjum oraz jego stopy w płytach i łomach (dekret min. Finansów z dnia 24. 11. 1934).

WIELKA BRYTANJA. Z dniem 23 listopada 1934 zwolniony został od opłaty celnej import krzemu (silicium) i stopów, zawierających najmniej 95 proc. krzemu. Ogłoszoną ma być niebawem lista 122 farb syntetycznych, które zostały zwolnione od opłaty celnej.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

Firma egipska interesuje się importem blatów do krzeseł, sedesów klozetowych, wyrobów drzewnych do użytku kuchennego. P/26806/46/MM.

Firma wiedeńska interesuje się nawiązaniem bezpośrednich stosunków z krajowymi eksporterami drzewa topolowego, osikowego, wierzby. P/30498/40.

Firma belgijska interesuje się importem z Polski budulca sosnowego oraz olszyny. P/29353/40/MM.

Na rynku holenderskim istnieje zapotrzebowanie na beczki używane, według prawdopodobieństwa chodzi o beczki po artykułach używanych do produkcji mydła, margaryny itp. P/30240/40/MM.

Firma belgijska interesuje się nawiązaniem stałych stosunków handlowych z krajowymi eksporterami dykty. P/29357/40/MM.

Poważna firma austrjacka interesuje się nawiązaniem bezpośrednich stosunków z krajowymi eksporterami drzewa topolowego, bukowego i t. d. — P/30498/40/MM.

Firma norweska interesuje się zakupem gumowych obcasów, rur, łączników, mieszanki benzynowo-spirytusowej, bieli cynkowej. P/29779/4D/Sz.

Palestyńska fabryka interesuje się importem przędzy wełnianej z Polski. P/30062/46/M.

Polskie firmy eksportowe mogłyby złożyć oferty angielskim, belgijskim i holenderskim firmom schipchandlerskim, zajmującym się zaopatrywaniem okrętów. Przy dostawach wchodzić mogą w rachubę: groch, kasze, konserwy, wędliny, słonina, suchary, ziemniaki, napoje alkoholowe. E/31285/21/Ch.

Firma palestyńska pragnie importować z Polski masło, bity drób, ogórki w puszkach i kapustę kwaszoną. R/320721/21/Gi.

Firma czechosłowacka interesuje się szczeciną, włosiem końskiem z grzyw i ogonów oraz włosiem bydlęcem z ogonów. R/31384/27/Gi.

Firma włoska pragnie zakupić większą partję tłuszczu z wełny. R/25483/66/Gi.

Firma amerykańska (St. Zjedn.) pragnie nawiązać stałe stosunki handlowe z eksporterami szprotów w oliwie. R/29085/4H/Gi.

Firma tuniska pragnie importować artykuły włókiennicze oraz fajansowe. P/31309/21/Sz.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE I TARYFOWE

NIEKONSEKWENCJE POLITYKI TARYFOWEJ M. P. i T.

Obserwacje dotychczasowej polityki taryfowej M. P. i T. z dziedziny opłat za instalacje telefoniczne zmuszały poprostu do — stwierdzenia, że Ministerstwo dąży do tego, by wszelkiemi sposobami odstraszyć ludność od korzystania z telefonów sieci państwowej. Dla nas — sfer gospodarczych — polityka ta była wręcz niezrozumiałą, gdyż sprzeciwiała się ona zdrowym zasadom kupieckim, zmuszającym każde przedsiębiorstwo — nawet państwowe o charakterze monopolowym — do jaknajwiększego przyciągania klijentów i rozszerzania swej działalności i obrotów. Ministerstwo widocznie stało na tym stanowisku, że należy mieć małą ilość abonentów, lecz dobrze płacących, niż obniżkując opłaty rekompentować to większą ilością abonentów. Polityka z punktu widzenia kupieckiego — zupełnie błędna.

Nie mówiąc już o tem, że zainstalowanie nowego aparatu kosztowało cały fundusz, bo setki złotych, ale nawet najdrobniejsze roboty instalacyjne przy istniejących już połączeniach obliczane były (i są jeszcze obecnie) po cenach nie stojących w żadnym stosunku do świadczeń ze strony M. P. i T. w materjałach i robociźnie. Naprz. do niedawna — o ile ktoś chciał ponownie zainstalować aparat do istniejącej linji oraz przy zmianie firmy) musiał płacić jak za zupełnie nową linję, aczkolwiek świadczenia ze strony M. P. i T. wyrażały się sumą kilku zaledwie złotych. To samo miało miejsce o ile aparat był chwilowo zdjęty. Na te ogromne wydatki pozwolić sobie mogły tylko nieliczne jednostki i w rezultacie ilość abonentów z roku na rok malała (podobnie z resztą jak z motoryzacją kraju).

Na postępującą detelefonizację kraju nareszcie zwróciły uwagę czynniki miarodajne (w ostatnim zdaje się tylko rzędzie samo M. P. i T.) i zmusiły M. P. i T. do poddania rewizji dotychczasowej polityki w zakresie opłat telefonicznych. Ten renesans pojęć co do konieczności umożliwienia szerokim masom ludności korzystania z telefonów znalazł wyraz w obniżeniu opłat za zainstalowanie nowych połączeń telefonicznych do zł. 10,— od aparatu w sieci M. P. i T. w bezpłatnym instalowaniu połączeń w PAST-cie oraz przy automatyzacji telefonów w większych miastach. Rezultat stał się odrazu widocznym w szybkim powiększeniu się ilości abonentów sieci telefonicznej.

Zdawałoby się, że w konsekwencji tej zapoczątkowanej celowej akcji akwizycyjnej nastąpić musiała jednoczesna obniżka dodatkowych niewspółmiernie wysokich opłat instalacyjnych. Że tak jednak nie jest, o tem świadczy najnowszy Dziennik Taryf M. P. i T. z dn. 31. 12. 1934 r., pozostawiający prawie w niezmienionej wysokości dotychczasową taksę za wszelkie roboty dodatkowe, która jest nielogiczną i zdolną poważnie uniweczyć zapoczątkowaną akcję obniżkową w kierunku rozszerzania ilości abonentów telefonicznych.

Podajemy kilka przykładów:

poz. 2 p. c. Za zainstalowanie aparatu telefonicznego dodatkowego przyłączonego do centrali domowej ręcznej lub do aparatu głównego.

1) w tym samym pokoju co aparat główny zł. 15
2) w innym pokoju, lecz w tym samym lokalu zł. 25
3) w innym lokalu, lecz w tym samym budynku zł. 40

4) w innym budynku lecz na tej samej posesji zł. 40

poz. 1. — przy przełączeniu do centrali domowej automatycznej do 1.) zł. 60.— 2.) zł. 90.— p. 3 i 4) zł 90.—

poz. 4. Za przeniesienie aparatu na inne miejsce od zł. 10 do 20.

poz. 5. *Za czasowe zdjęcie i ponowne zainstalowanie na tem samem miejscu aparatu zl 20.*

Opłaty te wydają nam się niezwykle wygórowanemi biorąc pod uwagę, że opłaty miesięczne za każdy dodatkowy aparat wynoszą jeszcze od zł. 6.— do 15.—, czyli rocznie zł. 72,— do 180.— co pozwala zamortyzować nietylko koszty instalacji, lecz i same aparaty w ciągu 1—2 lat. Specjalnie uderza wysokość opłaty za zdjęcie czasowe aparatu (poz. 5), nie stojąca w żadnym stosunku do rzeczywistych świadczeń ze strony urzędu.

Niekonsekwencję dopatrujemy się w tem, że o ile opłata za nową instalację wynosi zł. 10,—, to dodatkowe drobne instalacje nie powinne przekraczać tą sumę o 100 do 400 proc.

Tak samo instalacja dodatkowego dzwonka lub wtyczki, gdzie koszt materjału wynosi po zł. 10.— do 14,—, opłaca się po zł. 10,—, a pozatem płaci się co miesiąc zł. 1.— od sztuki dzierżawy. I w danym wypadku dzwonek lub wtyczka nietylko amortyzuje się w ciągu 1 roku, lecz dają Ministerstwu około 50 proc. dodatkowego zysku, w następnych zaś latach są źródłem nieuzasadnionego zarobku.

Stoimy na tym, wydaje nam się, jedynie słusznym stanowisku, że zysk M. P. i T. z tytułu monopolu telefonicznego powinien opierać się na opłatach abonamentowych, nie zaś na opłatach pobocznych, które winne być pobierane jedynie w takiej wysokości, by Ministerstwo do dodatkowych instalacyj nie dopłacało i je w normalnym czasie (10 lat) zamortyzowało, cały materjał bowiem instalacyjny pozostaje własnością M. P. i T. i przy należytej konserwacji służyć może przez dziesiątki lat.

Oczekujemy od M. P. i T. zastosowania tylko tej zasady, która ma miejsce przy instalowaniu naprz. liczników przez gazownie, wodociągi i elektrownie, gdzie koszt dzierżawy liczników służy opłatą za sam licznik i za amortyzację. Tylko w ten sposób zapoczątkowana szczęśliwie akcja akwizycyjna w dziedzinie telefonów dać może pożądany efekt. Wzorujmy się naprz. na Szwecji, gdzie kolosalny rozwój sieci telefonicznej jest rezultatem kupieckiego traktowania sprawy telefonicznej. Zwracamy się do M. P. i T. z apelem, by zechciało obecne dodatkowe koszty instalacyjne poddać gruntownej rewizji i taksę przystosować do rzeczywistnych swoich kosztów i do ogólnego spadku cen.

Inż. A. Dziedziul.

SPRAWY PODATKOWE

OBOWIĄZEK KUPCA REJESTROWEGO DO SPORZĄDZANIA INWENTARZA I BILANSÓW.

Na podstawie przepisów wprowadzających Kodeks Handlowy, a w szczególności art. LIX. i w łączności z postanowieniami Kodeksu Handlowego o rachunkowości kupieckiej (Dział V) zostało ogłoszone rozporządzenie Ministra Sprawiedliwości z dnia 1. VII. 1934 r. o rejestrze handlowym (Dz. Ust. No. 59/34, p. 511), które weszło w życie z dn. 7. lipca 1934 r.

Rozporządzenie powyższe zawiera przepisy odnośnie postępowania w sprawach rejestrowych oraz czynności rejestrowych, a dalej przepisy o obowiązku kupca rejestrowego do przedstawienia inwentarzy i bilansów sadowi rejestrowemu.

Wobec tego każdy kupiec rejestrowy jest obowiązany w ciągu 3-ch miesięcy po upływie roku obrotowego przedstawić sądowi rejestrowemu inwentarz i bilans wraz z odpisem, sporządzone na koniec roku obrotowego. W tem osoby prawne winne przedstawić temuż sądowi wymienione dokumenty już w ciągu 2-ch tygodni po zatwierdzeniu rocznego bilansu przez organ, do tego powołany. Dokumenty przedstawione sądowi rejestrowemu (pierwszy i drugi egzemplarz) powinne być podpisane przez kupca jak również przez księgowego (buchaltera), jeżeli on je sporządził.

W tem miejscu wyjaśnić należy, że w myśl nowego Kodeksu Handlowego obowiązki powyższe stosują się do kupców jako rejestrowych, a mianowicie:

1) do spółek handlowych (spółki jawne, komandytowe z ograniczoną odpowiedzialnością i akcyjne),

2) do osób, które w chwili wejścia w życie Kodeksu Handlowego były zarejestrowane jako kupcy chociaż nie odpowiadają warunkom obecnego Kodeksu Handlowego i przedtem nie zażądały wykreślenia z rejestru,

3) do przedsiebiorstw zarobkowych, zaliczonych do przedsiębiorstw handlowych kategorji I. taryfy świadectw przemysłowych (załącznik do art. 23 ustawy o państwowym podatku przemysłowym),

4) do przedsiebiorstw zarobkowych, zaliczonych do przedsiębiorstw handlowych ka-

tegorji II. taryfy, o ile obrót, ustalony ostatniem prawomocnem orzeczeniem władzy skarbowej przewyższa kwotę 100 tys. złotych w stosunku rocznym,

5) do przedsiębiorstw zarobkowych, zaliczonych do przedsiębiorstw przemysłowych kategorji I do V. wł.

6) do przedsiębiorstw ubocznych związanych z gospodarstwem rolnem, zaliczonych do przedsiębiorstw przemysłowych kategorji I do V. wł. jeżeli te przedsiębiorstwa uboczne przerabiają ponad 50% produktów, niepochodzących z gospodarstw rolnych, należących do właściciela przedsiębiorstwa,

7) do wszystkich przedsiębiorstw zarobkowych, zaliczonych do przedsiębiorstw przemysłowych kategorji VI do VIII. wł. jeżeli prowadzący je, posiadają zakłady sprzedaży artykułów własnej produkcji, prowadzone na podstawie świadectw kategorji I. lub II. przedsiębiorstw handlowych względnie kart rejestracyjnych,

8) wreszcie do gospodarstw rolnych, prowadzonych w większym rozmiarze, a wpisanych do rejestru na własne żądanie.

Nawiązując zatem do ustępu poprzedniego odnośnie obowiązku kupca rejestrowego do przedkładania inwentarza i bilansu sądowi rejestrowemu oraz zdając sobie sprawę, że częstokroć właściciele przedsiębiorstw poruczają sporządzanie bilansów i prowadzenie wogóle księgowości nie fachowym i nieodpowiedzialnym siłom, w rezultacie czego księgi z konieczności muszą być dyskwalifikowane — zalecałoby się z tego powodu poruczać prace na tak ważnym odcinku i mające decydujące znaczenie dla kupca rejestrowego, zaprzysiężonym buchalterom — rzeczoznawcom. MIKO.

W SPRAWIE UŻYWANIA DODATKÓW I OKREŚLEŃ DLA PRZEDSIĘBIORSTW KUPCÓW REJESTROWYCH I NIEREJESTROWYCH.

Sąd Rejestrowy w Gdyni doniósł Izbie, że właściciele przedsiębiorstw na terenie Gdyni używają w nazwach dla swych składów niedozwolonych Kodeksem Handlowym wyrazów, nadających im zakres większego działania, przez co brzmienie tego rodzaju mogłoby wprowadzać w błąd zainteresowanych co do tego, czy dany kupiec jest kupcem rejestrowym lub niezarejestrowanym.

Dalej Sąd Rejestrowy stwierdził, że wbrew obowiązującym przepisom nazwy firm, które były zarejestrowane w chwili wejścia w życie Kodeksu Handlowego nie odpowiadają wymogom ustawowym i mimo upływu 6-cio miesięcznego czasokresu, t. j. z dniem 1 stycznia 1935 roku, nie zostały uzgodnione dotychczas w swem brzmieniu z obowiązującemi w tym przedmiocie przepisami. Wobec powyższego Izba zwraca zainteresowanym uwagę, że Sąd Rejestrowy przeprowadzi w najbliższym czasie ścisłą kontrolę poszczególnych firm, a w wypadku stwierdzenia, że brzmienie nazwy przedsiębiorstwa nie odpowiada przepisom Kodeksu Handlowego, zastosuje rygory art. 17 tegoż Kodeksu, który przewiduje grzywny w wysokości 500 zł.

Przy tej sposobności Izba wyjaśnia, że kupiec nierejestrowy winien nazwać przedsiębiorstwo swojem nazwiskiem i przynajmniej pierwszą literą swego imienia bez użycia do tego jakichkolwiek dodatków, kupiec zaś rejestrowy, jednoosobowy, winien nazwać przedsiębiorstwo również swojem nazwiskiem i przynajmniej pierwszą literą imienia, przyczem może do nich użyć dodatków, mających na celu bliższe oznaczenie osoby kupca lub przedsiębiorstwa. Niedopuszczalne są dodatki, któreby mogły wprowadzić w błąd.

NOWE PRZEPISY O BIEGŁYCH I ŚWIADKACH W POSTĘPOWANIU PODATKOWEM.

Dnia 1 października 1934 r. weszła w życie ustawa z dnia 15. III. 1934 „Ordynacja Podatkowa" (Dz. Ust. Nr. 39/34, poz. 346), na podstawie której zostały ujednolicone i scalone przepisy proceduralne dla szeregu podatków, między innemi również dla państwowego podatku przemysłowego oraz dochodowego. Jedną z najważniejszych inowacji w nowej procedurze dla tych podatków jest powierzenie akcji wymiarowej atrybucji władz skarbowych z wyłączeniem dotychczasowego czynnika obywatelskiego w postaci Komisyj Szacunkowych. Wobec tego władze skarbowe na własną rękę będą ustalały wymiary, przyczem oparte one muszą być na materjale faktycznym. Posiłkować się one w tym celu będą rzeczoznawcami i świadkami w myśl przepisów, zawartych w Ordynacji Podatkowej.

Odpowiednie zastosowanie dowodu z biegłych stanowić będzie dla wymiarów podatkowych doniosłe znaczenie.

Kierując się zatem potrzebą udostępnienia sferom zainteresowanym całego materjału proceduralnego, ogłosił drukiem Dr. H. Sand, wicedyrektor Izby Przemysłowo-Handlowej w Łodzi nowe przepisy o biegłych i świadkach w postępowaniu podatkowem, przyczem zostawił w swojej pracy w formie porównawczej nowe przepisy z dotychczasowemi przepisami oraz z normami prawa administracyjnego.

W treści omawia autor między innemi kto może być powołany jako świadek i biegły, kto może odmówić udzielenia zeznań i złożenia przysięgi, kiedy podatnik może powołać się na dowód biegłych, a kiedy z urzędu należy wezwać biegłych, w jaki sposób należy przesłuchiwać biegłych i świadków, jakie znaczenie mają zeznania świad-

ków i biegłych i t. p. W końcu broszura zawiera przedruk tych artykułów ordynacji podatkowej i rozporządzenia wykonawczego, które zawierają postanowienia odnośne powoływania świadków i biegłych dla celów podatkowych.

Omawiane wydawnictwo ukazało się w formie zbroszurowanej (32 strony 4°) w cenie 1.25 zł. za egzemplarz. które można nabyć w tutejszej Izbie Przemysłowo-Handlowej (ul. Świętojańska 9. konto P. K. O. 204.415).

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

— **REKORDOWY ROK 1934 DLA POLSKIEGO RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO.** Wedle danych statystycznych Morskiego Urzędu Rybackiego w Gdyni wyniki połowów w 1934 przedstawiały się następująco: a) połowy przybrzeżne: szprot 7.448.050 kg — 901.790 zł, łosoś duży 60.930 kg — 225.046 zł, łosoś mały 3.590 kg — 8.388 zł, troć 3.370 kg — 15.148 zł, płastugi - stornia 612.710 kg — 233.955 zł, zimnica 59.160 kg — 18.158 zł, gładzica 25.280 kg — 9.929 zł, skarp (turbot) 33.420 kg — 23.068 zł, śledziki rzeczne 14.140 kg — 4.087 zł. śledziki morskie 640.390 kg — 211.381 zł, węgorz 140.310 kg — 268.986 zł, wątłusz (dorsz) 146.750 kg — 36.172 zł, węgorzyca 76,880 kg — 31,680 zł, sieja 1.290 kg — 1.934 zł, makrela 1.850 kg — 4.520 zł, szczupak 36.020 kg — 58.991 zł, płotka 23.970 kg — 9.766 zł, okoń 17.670 kg — 11.813 zł, certy 11.920 kg — 6.113 zł. Ogółem przybrzeżne 9.357,900 kg — 2.130,925 zł; b) połowy pełnego Bałtyku: wątłusz (dorsz) 388.380 kg — 80.589 zł, płastugi - stornia 68.100 kg — 22.974 zł, zimnica 29.990 kg — 6.006 zł. gładzica 6.350 kg — 1.215 zł.

Podział zbytu połowów: sprzedano wędzarniom na wybrzeżu 5.810.010 kg — 962.736 zł, na rynkach miejscowych 3.425.780 kg — 988.221 zł sprzedano w Gdańsku 587.760 kg — 234.982 zł, sprzedano zagranicy 27.170 kg o wartości 55.770 zł. Należy podkreślić, że udział Gdańska spadł z 19% ilości i 30% wartości naszych połowów w roku 1933, na 6% ilości i 9% wartości w roku 1934, ro świadczy o bezpośredniem nastawieniu się naszego rybołówstwa morskiego na rynek krajowy, z wyłączeniem pośrednictwa.

NOWA PLACÓWKA RYBNA W GDYNI.

W ostatnich dniach ubiegłego miesiąca została poświęcona. faktycznie zaś uruchomiona w pierwszych dniach bieżącego miesiąca nowa, wielka o 24 piecach wędzarnia pod nazwą „Przemysłowe Zakłady Rybne, Spółdzielnia z odpowiedzialnością udziałami w Gdyni".

Nowa placówka gospodarcza jest oparta o formę spółdzielczą i została powołana do życia przez trzy znane powszechnie instytucje spółdzielcze, a mianowicie: 1. Związek Spółdzielni Spożywców R. P. „Społem" w Warszawie, 2. Bank Spółdzielczy „Społem" w Warszawie i 3. Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich w Gdyni.

Ta placówka powstała jako wynik dwuletnich doświadczeń i prób Związku Spółdzielni Spożywców R. P. „Społem" w dziedzinie zainteresowania spółdzielni spożywców rybami morskiemi i całkowicie dodatnich rezultatów, osiągniętych na tem polu. Przez wspomniane dwa lata. Związek Spółdzielni Spożywców R. P. „Społem" wśród swoich spółdzielni prowadził bardzo ożywioną propagandę na rzecz konsumpcji ryb i produktów rybnych. a przytem. nie szczędząc kosztów. przy miejscowym Oddziale, utworzył w tym celu specjalny dział rybny. Pierwszy rok pracy był niezwykle ciężki i deficytowy, gdyż teren na jakim rozpoczęto pracę był niemal całkowicie surowy. — Drugi rok, dzięki nieustannej propagandzie okazał się lepszy i to skłoniło Związek Spółdzielni Spożywców R. P. „Społem" do stworzenia tu, nad polskiem morzem. trwałej bazy, dla propagandy spożycia ryb morskich z jednej strony, a z drugiej zaś — do pokrycia zapotrzebowania własnego rynku, artykułami własnej produkcji, by w ten sposób dać swym odbiorcom towar najlepszy wyprodukowany we własnej wytwórni, w odpowiednich warunkach i po możliwie najtańszej cenie, gwoli zwiększenia spożycia.

W tym celu porozumiano się z Polskiem Zjednoczeniem Rybaków Morskich, jako — spółdzielczą organizacją, reprezentującą interesy rybaków i wspólnemi siłami i dla obopólnego dobra zarówno konsumentów jak i rybaków powołano do życia wspomniane przedsiębiorstwo.

Jako pierwszy i zasadniczy cel postawiono sobie całkowite i należyte obsłużenie wielkiego rynku spółdzielczego przez spojenie niejako w jednej organizacji konsumenta z producentem. za jakiego niewątpliwie należy uważać rybaka. Dwuletnie doświadczenie Związku Spółdzielni Spożywców R. P. „Społem" w Gdyni wskazało na celowość takiego przedsięwzięcia w związku z koniecznością dażenia do standaryzacji. do unikania zbyt wielkiej różnorodności produkcji, przy braku, w większości wypadków, jakiejkolwiek organizacji handlowej, do stworzenia swego własnego aparatu wytwórczego i handlowego i przyczynienia się przez to do uregulowania stosunków w dziedzinie produkcji wędzarnianej. przynajmniej na rynku spółdzielczym.

Sądząc, że powstanie nad morzem nowej, solidnej placówki leży równie w interesie ogólnej polskiej gospodarki morskiej. jak i rybaków, zaproszono na członka Towarzystwo Rybackie w Gdyni z minimalnym udziałem a z równym zgodnie z zasadami spółdzielczemi, głosem. Za cel postanowiono również współdziałanie nad podniesieniem poziomu tego działu przemysłu rybnego.

Nowa wędzarnia jest zbudowana według wszelkich wymagań hygjeny pracy i produkcji artykułu spożywczego, jakim jest każdy produkt rybny. Należy się spodziewać, że ze strony spółdzielczości spożywców a również i ze strony odpowiednich czynników, zainteresowanych w rozwoju polskiej gospodarki rybnej, fakt powstania, nowej, tak poważnej placówki zostanie z zadowoleniem powitany. —

Jan Czaiński

POŁOWY RYB MORSKICH W GRUDNIU.

W prasie codziennej ukazały się już alarmujące wiadomości o katastrofalnem zmniejszeniu naszych przybrzeżnych połowów bałtyckich, mianowicie, połowów szprotów. Jest w tem dużo przesady, gdyż względem grudnia ub. roku, który należał do zimy rekordowych połowów szprotów złowiono zaledwie o 7% mniej, połowy innych gatunków ryb prawie że się nie zmieniły ilościowo. Te 7% aż nadto się tłumaczą niezwykle wysoką temperaturą grudnia (do 20-go trzymały się jeszcze na łąkach kwiaty.) która opóźniała skupianie się ławic szprotowych. Grudzień jest jeszcze miesiącem wstępnym i jeśli tylko nie będziemy mieli wyjątkowo ostrej zimy, połowy najbliższych miesięcy będą mogły dorównać połowom zeszłorocznym, gdyż złym szansom przeciwstawia się coraz większa flota kutrów o silnych motorach, pracująca włókami.

W przybrzeżnych połowach złowiono szprotów 869.500 kg. (średnia cena była 0.14 zł. za kg), śledzików morskich 57.400 kg (0,25) śledzików rzecznych 10.460 kg (0,25). łososi 4.860 kg (5,40), flonder-storni 7.750 kg (0,50) dorszy 98.540 kg (0,20), węgorzy 140 (2,40) sieji 90 (1,40). szczupaków 1.860 (1,50). okoni 180 (1.00). płoci 900 (0,60), cert 800 (0,60 zł. za kg.)

Należy podkreślić szybkie zwiększenie się połowów dorszy, czemu odpowiada wzrastająca konsumpcja ich w całym kraju. Prócz 100 tys. kg (okrągło) dorszy złowionych przez naszych rybaków, już w większej mierze przy brzegach Danji aniżeli przy własnych brzegach, dowieziono z Norwegji 18.700 kg dorszy mrożonych i na 3-ch kutrach duńskich 13.000 kg dorszy świeżych.

Między poszczególne obwody połowy grudniowe podzieliły się tak: Gdynia 294 tys. kg wartości 45 tys. zł., Hel 515 tys. kg wartości 100 tys. zł., miejscowości od Jastarni do Wielkiej Wsi 139 tys. kg (23 tys. zł.), miejsc. od Chłapowa do Karwi 4,8 tys. kg (1,1 tys. zł.), miejsc. od Pucka do Oksywia 20 tys. kg (7,2 tys. zł.)

Połowy pełnego Bałtyku, oparte o port w Gdyni (w grudniu łowiono nie pod Bornholmem lecz dalej na zachód przy brzegach duńskich) dały 80 tys. kg wartości 16 tys. zł.

Z połowów grudniowych, które według danych Morskiego Urzędu Rybackiego dały ogółem 1,052,490 kg ryb, o wartości 192,455 zł, zakupiły wędzarnie 776 tys. kg wartości 112,9 tysięcy zł, na rynku miejscowym sprzedano 267 tys. kg wartości 77,8 tys. zł: do Gdańska wywieziono zaledwie 9,270 kg wartości 2.232 złotych. Jest to tylko jeden procent połowów: w grudniu roku ubiegłego poszło do Gdańska jeszcze 5% połowów. Gdański rynek w szeregu lat stopniowo został zastąpiony przez wewnętrzny rynek krajowy, który konsumuje nietylko całe połowy naszych rybaków, lecz również sprowadza znaczne ilości wędzonych szprotów i innych ryb z Gdańska.

Równolegle do połowów bałtyckich połowy floty Północnej flotylli śledziowej Północnego Morza dały nam w grudniu, w dowozach do Gdyni 1,190 tys. kg śledzi dosalanych obecnie w Gdyni i przepakowywanych w beczki handlowe, o łącznej wartości 595 tys. złotych. Część tej flotylli już wróciła do Gdyni na zimowisko: przechodziła ona wszystkie etapy połowu śledzia na morzu Północnem od Lerwicku do Ostendy i dostarczyła w ciągu ostatniego roku towaru wartości 3,250.000 złotych, czyli o cały miljon więcej aniżeli wartość połowów naszej flotylli przybrzeżnej w tymże czasie.

KRONIKA

— **JESZCZE JEDNA WYTWÓRNIA BECZEK W GDYNI.** W drugim magazynie „Mewy“ w porcie rybackim instaluje się nowoczesne maszyny dla drugiej wytwórni handlowych beczek śledziowych. Jedyne nasze, jak dotąd. Towarzystwo Dalekomorskich połowów, soląc do beczek handlowych w Gdyni, równocześnie uniezależnia się całkowicie od zagranicznej produkcji beczek.

— **WĘDZARNIA O ZNAKOMITYM ZASIĘGU BEZPOŚREDNICH ODBIORCÓW.** W tych dniach rozpoczęła pracę nowa wielka wędzarnia „Społem“ o 24 piecach i wydajności dziennej do 150—200 centnarów. Powstała ona wspólnym kosztem Zw. Spółdz. Spożywców „Społem“, banku „Społem“ i Pol. Zj. Rybaków Morskich. Ma ona znakomity zasięg odbioru swej produkcji, gdyż rozdziela towar do 30 hurtowych oddziałów Związku Spółdzielczego. które ze swej strony rozdzielają go między tysiąc spółdzielni. mających często po kilka lub kilnanaście punktów sprzedaży. Ogółem wędzone ryby z wędzarni „Społem“ dostarczane są do ok. 4.000 sklepów spółdzielczych, zapewniając im bezpośrednią i szybką dostawę wędzonego towaru.

— **POMYŚLNE WARUNKI DLA POŁOWÓW SZPROTÓW.** Fala mrozów, która mimo pojawienia się obfitej kry przy brzegach i zamarznięcia portów rybackich w Gdyni i Helu (już w znacznej mierze oczyszczonych z kry) nie zahamowała połowów, okazała wpływ bardzo dodatni, sprzyjając skupianiu się ławic szprotów w warstwach przydennych.

Już w końcu ubiegłego tygodnia połowy szprotów były znaczne, a w bieżącym tygodniu rybacy są przy pełnej pracy włokami (sieciami ciągnionemi). — Wiatr obracający się z SW na NW jest drugim czynnikiem sprzyjającym skupianiu się szprotów. więc nawet przy odwilży już spodziewać się można dobrych połowów. Cena surowych szprotów spadła już

z 11 zł na 7,70 zł za 50 kg. Wędzone szproty kosztują obecnie loco wędzarnia 60 gr za kilo.

— **AWARJA KUTRA „STARNIA"**. Jeden z nielicznych kutrów naszej flotyli dalekomorskich bałtyckich połowów „Starnia" w niezwykłe ciężkich warunkach, wracając od brzegów Danji z obfitym połowem 12 tys. kg dorszy, wyrzucił się na mieliznę przybrzeżną w pobliżu latarni Hel, po stanięciu motoru. Jeszcze przed awarją kuter przedstawiał jedną bryłę lodu, gdyż walczył dobę całą z silnym przeciwnym wiatrem przy 16 stopniowym mrozie. Po wielokrotnych próbach ściągnięcia, „Starnię" 15 bm. uratowano przy udziale holowników marynarki wojennej i przyprowadzono do Gdyni. Całkowity ładunek dorszy jest nie do użytku, gdyż ropa ze zbiornika się rozlała i dostała się do ryb.

— **CENY NA ŚLEDZIE NA RYNKU GDYŃSKIM.** W porcie rybackim w Gdyni notowano 12-go stycznia następujące ceny za oclone śledzie solone, loco wagon port rybacki, za jedną całą beczkę, za gotówkę w złotych:

ŚLEDZIE OKRESU YARMOUTH:

1. **Polskie połowy „Mewy".** Small matties I trade (Marka FF) 80, takież ordinary (F) 78, matties I trade (FF) 80, takież ordinary (F) 78, takież milkers (mleczaki) (FF) 95, matfulls I trade (FF) 82, takież ordinary (F) 80, takież milkers (mleczaki) (FF) 97, fulls (FF) 80, spents 68, matties nieczyszczone 75, matfulls nieczyszczone 75.
2. **Solone w Gdyni „Polonia".** Wysprzedane.
3. **Importowane angielskie „Yarmouth".** Small matties 85, takież ordinary 78, small matties „Trójka" Bloomfieldsa 86, matties I trade 85, takież ordinary 78, takież „Trójka" Bloomfieldsa 86, matfulls I trade 89, takież ordinary 78.
4. **Importowane holenderskie, sezonu Yarmouth.** Small matties ordinary (HH) 68, matties ordinary (LL) 70, matfulls ordinary (MM) 74.

SZKOCKIE ŚLEDZIE:

1. **Polskie połowy „Mewy".** Small matties 75, matties 75.
2. **Importowane angielskie.** Matties (Fraserbourg) 80, inne wyczerpane.

ISLANDZKIE ŚLEDZIE:

Zwyżkowały do 85.

NORWESKIE ŚLEDZIE:

Tak zwane islandzkie 65, Sloe i Vaar z r. 1933 — 52, takież z r. 1934 — 55, cięte 30/40 do 50/60 sztukowe z 1933 r. — 66, z września 1934 — 76, takież z listopada — grudnia 1934 — 86.

Ostatni tydzień stał nadal pod znakiem konjunktury dla śledzi islandzkich na rynku polskim, które zwyżkowały o 10 zł na beczce. Przyczyną tego zjawiska jest brak na naszym rynku przedniejszych gatunków śledzi. Zwyżka ceny na t. zw. behandelte matjes islandzkie zgóry była zapowiedziana. Również śledzie Yarmouth zwyżkowały o dalsze 3 zł na beczce. Obecnie przybywają dodatkowe partje śledzi Yarmouth: jedna z partyj przybyła 13-go b. m. na statku „Romeo".

RYNEK PRODUKTÓW SPOŻYWCZYCH

POŁOŻEŻENIE NA RYNKU PRODUKTÓW SPOŻYWCZYCH.

Na rynkach zbożowych w porównaniu z miesiącem ubiegłym nastąpiła, dzięki wznowieniu z początkiem grudnia akcji interwencyjnej PZPZ. pewna, aczkolwiek nieznaczna poprawa. Notowania cen żyta z 13.87 zł w połowie listopada podniosły się do 15.66 zł. w końcu okresu sprawozdawczego. Pszenica i jęczmień wykazywały wahania zupełnie nieznaczne. Najsłabszą tendencję wykazywał owies i to wskutek minimalnych obrotów na giełdach zbożowych i słabego popytu ze strony wojska, które swoje zapotrzebowanie zimowe pokryło już w poprzednich miesiącach.

Pszenica natomiast mimo nieistnienia znaczniejszych nadwyżek wykazuje katastrofalnie niskie ceny.

Bardzo słaby popyt panował na rośliny oleiste, których prawie nie można było sprzedać. Ceny rzepaku i rzepiku dzięki umowie z CONO. zawartej przez Stow. Producentów Nasion Oleistych utrzymywały się.

Na rynkach bydła rzeźnego dawała się odczuwać dalsza wyraźna tendencja zniżkowa. Szczególnie duże wahania tygodniowe wykazywały ceny za bydło rogate, które w ostatnim tygodniu okresu sprawozdawczego notowano na targowicy rzeźni miejskiej w Poznaniu o 7 zł. niżej od przeciętnej ceny za miesiąc listopad.

Na rynkach lokalnych ceny mleka, masła i jaj nie wykazywały znaczniejszych odchyleń od poziomu listopadowego. Zapasy masła, znajdujące się u eksporterów skutkiem niemożności kontynuowania wywozu do Niemiec, jak również znaczna część masła z chłodni, zostały częściowo zlikwidowane w okresie przedświątecznym.

Poświąteczna podaż produktów nabiałowych jest tak słaba, że nie należy się spodziewać tworzenia nowych zapasów.

Obrót produktami rolniczemi z W. M. Gdańskiem wykazuje pewną stabilizację. Forma wymiany towarowej z Gdańskiem przez centrale handlowe przysparza jednak w dalszym ciągu dość kłopotów lokalnemu rolnictwu przygdańskiemu, które wykazuje wskutek tego pewne ożywienie w dziedzinie organizacji własnych jednostek zbytu.

Spółdzielczość rolnicza na Pomorzu, zarówno przetwórcza, jak i handlowa nie uległa zmianom konstruktywnym w okresie sprawozdawczym, powstały jednak dwie dalsze spółdzielnie zbytu produktów rolnych. Spółdzielczość pomorska ulega powolnemu dostosowywaniu się do nowych form prawnych, wywołanych nowelą do ustawy o spółdzielniach.

SYTUACJA NA RYNKU ZIEMNIACZANYM.

Podaż ziemniaków na terenie całej Polski była bardzo znaczna, wyjątek stanowią

rejony nawiedzone przez powódź.

Złożyły się na to dwie przyczyny.

a) względnie dobre zbiory, w każdym razie poza przewidywania szacunkowe,

b) gnicie ziemniaków, występujące dosyć powszechnie, co utrudnia ich przechowanie przez zimę.

Wpłynęło to oczywiście na ceny, które na terenie całego Państwa wykazują wielką różnolitość i wahały się w handlu hurtowym od zł. 2.15—4.50 za 100 kg. loko stacja załadowania, a w handlu detalicznym od zł. 3.50 do 6.— zł. za 100 kg. loko piwnica. Rolnicy zmuszeni byli z powodu braku nabywców, bardzo poważne ilości ziemniaków zakopcować z nadzieją spieniężenia ich na wiosnę.

Eksport z powodu silnej dekonjunktury na rynkach zbytu, wysokich ceł przywozowych, szczególnie we Francji, nie rozwijał się. Te ilości, które wywieziono, nie stoją w żadnej proporcji ani do rozmiaru, ani produkcji, ani do pojemności rynków zbytu, ani też do ilości wywożonych w latach poprzednich. Eksporterzy zgodnie z kołami rolniczemi podnoszą postulat pomocy finansowej dla wyrównania strat ponoszonych przy eksporcie ziemniaków. Już dawno nie zanotowano tak rozpaczliwego położenia w zakresie handlu ziemniaczanego jak w jesieni r. ub.

W listopadzie ukończono wykonanie kilku korzystniejszych kontraktów na ziemniaki-sadzeniaki, jednak przy dość małym popycie zagranicy.

Reglamentacja rynku gdańskiego bardzo poważnie ograniczyła możliwości dostawy na ten rynek, tembardziej, że sami rolnicy dostarczyli w ruchu granicznym poważniejszych ilości ziemniaków do Gdańska, przyczem do rzadkich wypadków należały dowozy ziemniaków przez rolników na obszar Wolnego Miasta Gdańska. najczęściej pośrednicy gdańscy przyjeżdżali do Polski i tu po cenach mało co wyższych od krajowych nabywali ziemniaki od rolników, posiadających zaświadczenia wywozowe.

Jeśli się weźmie pod uwagę wysokość kontyngentu gdańskiego i ilość firm. które przed reglamentacją wywoziły ziemniaki do Gdańska. to słusznem jest stwierdzenie, że szereg firm musiało odpaść z braku kontyngentu. Stan ten prawdopodobnie nie ulegnie w przyszłości poprawie. — Dostawy jesienne do Gdańska zostały całkowicie zakończone.

WYDAWNICTWA

ORDYNACJA PODATKOWA I USTAWY PODATKOWE.

Komentarzem zaopatrzyli Kamrowski i Dr. Rzepecki. Stron 994. Poznań 1935. Wydawnictwo księgarni Wł. Wilaka.

Od dwóch miesięcy obowiązuje Ordynacja Podatkowa, która zawiera przepisy proceduralne dla dziesięciu bezpośrednich podatków państwowych. Obszerna ta ustawa, do której odnosi się również rozporządzenie wykonawcze, doczekała się komentarza. Nowe wydawnictwo Ordynacji Podatkowej zawiera prócz tekstu ustawy rozporządzenie wykonawcze Ministra Skarbu, którego poszczególne paragrafy wydrukowano kursywą i zamieszczono po odnośnych artykułach ustawy. Autorzy przy poszczególnych artykułach ustawy zamieścili obszerny komentarz. Podnieść należy, że prócz komentarzy znajdujemy w nowem wydawnictwie przy odnośnych artykułach uzasadnienie rządowe, wyjątki z przemówień i wywiadów prasowych Ministra Skarbu Zawadzkiego, przemówienia sprawozdawcy projektu ustawy na plenum Sejmu posła Rudzińskiego i na plenum Senatu senatora Zaczka, a ponadto szereg opinji, odnoszących się do ordynacji, Związku Izb Przemysłowo-Handlowych Rzeczypospolitej Polskiej, Stowarzyszenia Kupców Polskich. wyjątki z przebiegu obrad Komisji dla Handlu przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu, które to dane umieszczono przy odnośnych artykułach, co ułatwia czytelnikowi zapoznanie się z nowemi przepisami i ogromnie przyczynia się do uzupełnienia komentarza obydwóch autorów.

Wydawnictwo jest w pierwszym rzędzie dla większych firm przeznaczone. Dlatego też nader obszernie potraktowany został dział Ordynacji Podatkowej (art. 87—95) traktujący o księgach handlowych i gospodarczych, ponieważ Ordynacja oraz wydane do niej rozporządzenie wykonawcze poraz pierwszy razem zgrupowało przepisy, odnośnie prowadzenia księgowości, jako materjału dowodowego przy wymiarze podatków. Komentarz do tego działu Ordynacji obejmuje 115 stron druku, a podając wyjątki z kodeksu handlowego, kodeksu karnego i dodatkowych ustaw w sprawie książkowości, będzie cennym informatorem dla firm prowadzących księgi handlowe. Rozporządzenie wykonawcze do Ordynacji zawiera około 30 formularzy rozmaitych wzorów zeznań. deklaracyj, zgłoszeń itd.

W książce znajdują się ponadto teksty siedmiu ustaw podatków wraz z rozporządzeniami wykonawczemi (dochodowego przemysłowego, od nieruchomości. od lokali, od niektórych zajęć zawodowych i od energji elektrycznej) przyczem podobnie, jak przy Ordynacji przepisy rozporządzeń wykonaw-

czych zostały umieszczone odmiennym drukiem, zaraz przy poszczególnych artykułach ustaw podatkowych. Książka zawiera nadto osiem nader obszernych skorowidzów alfabetycznych, z oznaczeniem nietylko artykułów, ale i stron, co znakomicie ułatwi czytelnikowi znalezienie szukanego przepisu regulowanego bądź przez Ordynację Podatkową, bądź przez ustawy podatkowe i rozporządzenia wykonawcze.

KALENDARZ SKARBOWY NA ROK 1935.
Wydawca Stowarzyszenie Urzędników Skarbowych Rzeczypospolitej Polskiej. Str. 332.

Kalendarz przeznaczony jest w zasadzie dla urzędników Ministerstwa Skarbu, jednakże również urzędnicy państwowi nieskarbowcy znajdą dla siebie sporo ciekawego materjału. Kalendarz zainteresuje także przeciętnego obywatela, przemysłowca i kupca, choćby ze względu na to, że ma on dziś tak wiele z Urzędami Skarbowemi i Celnemi do czynienia. Trzon bowiem książki, jakieś z górą 3/5, poświęcony jest zagadnieniom podatkowym, monopolom i sprawom celnym.

Książka ma z jednej strony charakter kalendarza, podany został w niej w części pierwszej kalendarz ogólny, historyczny, pozatem dział informacyjny — a więc wiadomości z zakresu miar i wag, pisowni, dalej ogólne wiadomości o Polsce itd. — Część druga, zasadnicza, zawiera szczegółowe wiadomości dotyczące każdej z dziedzin skarbowych. wszystkich podatków bezpośrednich, ordynacji podatkowej, ustawodawstwa egzekucyjnego i t. d. Kalendarz staje się w ten sposób pożytecznym podręcznikiem w codziennej pracy urzędnika — skarbowca i dobrym informatorem dla każdego przedsiębiorstwa.

Poszczególne działy doprowadzone są niemal do ostatniej chwili. Uwzględnione są ustawy z 1 listopada i grudnia 1934 r. Ta aktualność jest główną zaletą kalendarza i należy się uznanie wydawcom, że potrafili szczęśliwie tę sprawę rozwiązać, tembardziej, że ostatnie trzy miesiące stały pod znakiem daleko idących przeobrażeń w naszem ustawodawstwie skarbowem i celnem.

Cena książki zł. 3,50, w stosunku do rozmiarów, jest wyjątkowo niska. Znajduje to prawdopodobnie częściowe wytłumaczenie w obfitym dziale ogłoszeniowym kalendarza. —

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA–GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.
(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten)

Do portów bałtyckich: Gdynia — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports: Gdynia — Danzig — Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.
Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Helsingfors sobota
Capella	15. 1.	19. 1.	23. 1.	26. 1.
Cieszyn	22. 1.	26. 1.	30. 1.	2. 2.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.
Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.
Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finnish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Gdynia — Wasa — (Północna Finlandja)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Nordland — z Gdyni 15/16. 1. s/s Annelise — z Gdyni 25/26. 1.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Magnus — Gdyni 20/21. 1.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Odjazdy — Sailing

s/s	Gdynia poniedziałki	Ryga środy
Miros	21. 1.	23. 1.
Niobe	28. 1.	30. 1.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 16. 1. s/s Ebro — z Gdyni 19. 1.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 23. 1.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York an to Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 28. 1.

Do Stockholmu i Göteborga

Rummel & Burton

s/s Fior d'Arancio — z Gdyni 16. 1. s/s Fior di Limone — z Gdyni 30. 1.

Do Helsingborg — Malmö — Göteborg

Behnke & Sieg

s/s Egon — z Gdyni 15. 1. s/s Egon — z Gdyni 29. 1.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

ż/m Erna — z Gdyni 15. 1. ż/m Erna — z Gdyni 28. 1.

Do Kalmaru

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 28. 1.

Do Aohus — Malmö — Halmstad — Helsingborg — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 23. 1. s/s Iwan — z Gdyni 6. 2.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 28. 1.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Victor	19. 1.	22. 1.
Tatti	22. 1.	26. 1.
Kaete	29. 1.	2. 2.

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 2. 2. — z Gdańska 5. 2.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all Transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i innych wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen)

(Oslo and other East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 25. 1. s/s Akershus — z Gdyni 8. 2.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i innych zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Ursa — z Gdyni 21. 1. s/s Jaederen — z Gdyni 4. 2.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports. Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Śląsk — z Gdyni 22. 1. — z Gdańska 25. 1.

s/s Chorzów — z Gdyni 29. 1. — z Gdańska 1. 2.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. —

Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statek dodatkowy „Irisen", odchodzący z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Phoebus	17. 1.	19. 1.
Butt	21. 1.	23. 1.
Jupiter	24. 1.	26. 1.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all Transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Śląsk	22. 1.	25. 1.	30. 1.
Irisen	29. 1.	1. 2.	9. 2.
Cieszyn	5. 2.	8. 2.	13. 2.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Butt — z Gdyni 21. 1. — z Gdańska 23. 1.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Irene — z Gdyni 15/16. 1. s/s Protheus — z Gdyni 22. 1.

s/s Theseus — z Gdyni 29. 1.

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.

(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech z Gdańska 15. 1. — z Gdyni 17. 1. s/s Lech — z Gdańska 29. 1. — z Gdyni 31. 1.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 22. 1. — z Gdyni 24. 1.
s/s Baltonia — z Gdańska 4. 2. — z Gdyni 7. 2.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.

(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 23. 1. — z Gdyni 24. 1.
s/s Lublin — z Gdańska 30. 1. — z Gdyni 31. 1.

Do Leith — Grangemouth

s/s Brandenburg — z Gdyni 19. 1. s/s Dalwhinnie — z Gdyni 25. 1.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Magnus — z Gdyni 20/21. 1.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Tanger — z Gdyni 29. 1. s/s August Schultze — z Gdyni 13. 2.

Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Tanger — z Gdyni 29. 1. s/s August Schultze — z Gdyni 13. 2.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości. Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Neapel — z Gdyni 28. 1. s/s Algeria — z Gdyni 20—25. 2.

Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ebro — z Gdyni 19/20. 1. 35.

Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo

Rummel & Burton

s/s Fior d'Arancio — z Gdyni 16. 1. s/s Fior di Limone — z Gdyni 30. 1.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

s/s Hedrun — z Gdyni 18. 1. m/s Vasaland — z Gdyni 22. 1.

s/s Roland — z Gdyni 25. 1.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Levante Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanstates — z Gdyni 21. 1. s/s City of Fairbury — z Gdyni 1. 2.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Pułaski — z Gdyni 8. 2.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

m/s San Francisco — z Gdyni 20. 1. m/s Pedro Christophersen — z Gdyni 13. 2.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Equator — z Gdyni 23. 1. s/s Atlanta — z Gdyni 6. 2.

Gdynia — Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Eknaren — z Gdyni 13. 2. m/s Hammaren — z Gdyni 28. 2.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Bellerophon — z Gdyni 26. 1. s/s City of Bristol — z Gdyni 9. 2.

Gdynia — Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Rinda — z Gdyni 21. 1. s/s Japan — z Gdyni 10. 2.

s/s Simla — z Gdyni 3. 3.

Gdynia — Adelaida — Melbourne — Sydney — Newcastle — Brisbane

Polska Agencja Morska

s/s Euryades — z Gdyni 14. 1. 35

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

17 stycznia:

s/s BERNICIA lin. z owocami południ. z Hiszpanji, Bergenske.
s/s HUNDVAAG z towarami z Rotterdamu, PAM.
s/s FRODE po węgiel, Reinhold.
s/s KJELL po węgiel, Reinhold.
s/s DUNMORE HEAD ze złomem, Behnke & Sieg.
s/s PHOEBUS lub substytut z Rotterdamu z towarami, Prowe.

18 stycznia:

s/s HEDRUN lin. z portów Lewantu z drobnicą i owocami, Pol. - Lewant.
s/s EQUATOR lin. z Helsingforsu dla ładowania do Płdn. Ameryki, Bergenske.

19 stycznia:

s/s CITY OF FAIRBURY lin. z Nowego Jorku z pocztą i towarami, Am. Scantic Line.
s/s ROLAND lin. z portów Lewantu z drobnicą i owocami, Pol. - Lewant.
m/s CLEMENS lin. z Aarhus — Odense z towarami, Reinhold.
s/s MAJORCA lin. po towary do Leith — Grangemouth, Reinhold.
s/s VICTOR lin. z Hamburga z towarami, Prowe.

20 stycznia:

s/s CALEDONIA lin. z owocami z Hiszpanji, Bergenske.
s/s HANESTROM V lin. z Norrköpingu i Stockholmu z towarami, Żegluga Polska.
s/s OINOUSSIOS po węgiel, PAM.
s/s CONSUL P. DANNEBERGS po węgiel, PAM.

21 stycznia:

s/s BALTALLINN (lub 23 via Gdańsk- lin. z Londynu z towarami, PZKB.
s/s RINDA lin. dla ładowania do Indyj Brytyjskich, Bergenske.
s/s SCANSTATES lin. z portów bałtyckich dla ładowania do N. Jorku, Am. Scantic Line.
s/s MAGNUS lin. z portów francuskich via Kopenhaga z towarami, Reinhold.
s/s ŚLĄSK lin. z Tallinna i Helsingforsu z towarami, Żegluga Polska.
s/s URSA lin. z portów zachodniej Norwegji z towarami, Bergenske.
s/s LWÓW (lub 23 via Gdańsk) lin. z Hull z towarami, Pol. - Bryt. T. O.
s/s HEBE lub substytut lin. z Amsterdamu z towarami, Reinhold.
s/s MINOS lin. z Bremy z towarami, Prowe.
s/s BUTT lin. z Antwerpji i Rotterdamu z towarami, Prowe.
s/s ALF po węgiel, Bergenske.
s/s SOLSTAD po węgiel, Bergenske.
s/s BERTIL po węgiel, PAM.
s/s CALAFATIS po węgiel, PAM.
s/s SCANDIA po węgiel, PAM.
s/s WALBORG po węgiel, PAM.

22 stycznia:

s/s CIESZYN lin. z Antwerpji i Rotterdamu z towarami, Żegluga Polska.
s/s ALBANIA lin. z owocami z Hiszpanji, Bergenske.
s/s EBRO lin. z portów Sycylji z owocami południowemi, Reinhold.

23 stycznia:

m/s SAN FRANCISCO lin. z Buenos Aires, Rio Santos z towarami, PAM.
s/s IWAN lin. z zachodniej Szwecji z towarami, Bergenske.
s/s TIBER lin. z Kopenhagi z towarami, Reinhold.
s/s TATTI lin. z Hamburga z towarami, Prowe.

24 stycznia:

s/s AUGUST LEONHARDT po szyny kolejowe, PAM.
s/s DIETER HUGO STINNES 12 po węgiel, PAM.
s/s JUPITER lin. z Rotterdamu z towarami, Prowe.

25 stycznia:

s/s AKERSHUS lin. z portów wschodniej Norwegji z towarami, Bergenske.